

Programme des "Journées de la Marine"
Programma "Dagen van de Marine"

Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours

80 jaar Saint George's Day

41e jaargang - 41e année nr. 251 - '98/2

NEPTUNUS

Marine



NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving
van 500,- BEF.
op onze bankrekening
nummer 473-6090311-30
van NEPTUNUS, Oostende.

BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend
abonnement** van 750,- BEF.
nemen, wat
overeenstemt met de
werkelijke kostprijs van
het tijdschrift of nog beter...
een **weldoend abonnement**
aan 1.000,- BEF.



«NEPTUNUS»

41e jaargang - 41e année nr. 251 - '98/2

Directeur - Directeur:

L. Delprat - Rue Landuyt, 124 - 1440 Braine-le-Château

Hoofdredacteur - Rédacteur en chef:

J.C. Vanbostal - Driekoningenweg, 15 - 8310 Brugge.

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Marine.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Marine.

Driemaandelijks Maritiem tijdschrift - Revue Maritime trimestrielle

Editeur: ASBL Neptunus,
Boîte postale 17, 8400 Oostende

Uitgever: VZW Neptunus,
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,-BEF - Prix par numéro 150,- BEF
Abonnement: 500,-BEF (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle
Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.
Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: "Goekint Graphics", 8400 Oostende
In België gedrukt bij "Goekint Graphics", 8400 Oostende

Copyright 1998 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende
Editeur responsable - Verantwoordelijk uitgever:
Jean-Claude Vanbostal - Driekoningenweg, 15 - 8310 Brugge.

INHOUD SOMMAIRE

nr.2 juli 1998
juillet

Les Uniformes de la Marine belge de 1830 à nos jours par CPV(hre) J.-C. Liénart	74
80 jaar Saint George's Day door F.N.	82
Nos marins internés en Espagne: La triste fin de notre Corps de Marine 1939-40 par P. Eygenraam	85
Middellandse Zee-Eskader bezoekt België door G.A.H. Toremans	88
Notre Marine fait escale au Port de Bruxelles par Saint Bernard du Spuikom	91
Samenwerking Belgische en Zuid-Afrikaanse Marines door G.A.H. Toremans	93
Blue Harrier 1998 door G.A.H. Toremans	98
Programme des "Journées de la Marine" ... un rendez-vous à ne pas rater...	100
Programma "Dagen van de Marine" ... een niet te missen afspraak	103
Le 75ème anniversaire de l'arrivée à Bruge du Croiseur-Ecole "D'Entrecasteaux" par J.-Cl. Vanbostal	106
Opdracht en werking van de Havenkapiteinsdienst te Antwerpen door J. Aloy	110
Le naufrage du voilier-école "Comte de Smet de Naeyer" par Maître principal Claude Walbrecq	111
Modelisme Naval... Un dragueur et chasseur de mines océanique de la Marine belge: Le M903 "A.F. Dufour" III Classe MHSO par Eric Bauthier	116
Woorden uit de zeemanskist: Shieman door wijlen IOM(b.d.) J.-B. Dreesen	119
De Panneschuit V De reling door Modelbouwclub "Disseltje"	121
Elektronische Zeekaarten (deel 2) door KVK R. Cardijn	123

Maritiem Panorama Passagiers- en goederenverkeer met 10% achteruit in 1997 De Haven van Nieuwpoort in 1997 door H. Rogie	126
Nice to know	130
Info Reserve	132
Info Marine	133

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift
L. Delprat

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
J.-C. Vanbostal

Photos - Foto's
J. Camps - V. Corbett Brock - F. Philips
G. Toremans - L. Van Ginderen

Lay-out
K. De Deyne

Vertaling, verbetering - Traduction, correction
J.-P. Duperroy - Mevr. A.-M. Debackere

Dienst publiciteit - Service publicité
V. Segaeert - C. Cappon

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 - Rek. 473-6090311-30
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend
annuel protecteur
1.000 BEF weldoend
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart
Président - Voorzitter: L. Delprat
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: N. Vansteenkiste
Beheerders - Administrateurs:
W. Bosteels, C. Cappon, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devinck,
G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, J.C. Vanbostal,
P. Van Damme, E. Van Haverbeke, G. Vanlerberghe, E. Wets

LES UNIFORMES DE LA MARINE BELGE DE 1830 A NOS JOURS

AVANT-PROPOS

Ce que l'on entend par "uniforme" est issu de l'expression "se vêtir de manière uniforme", donc à l'identique. Mais il est piquant de constater que rien n'a jamais été moins uniforme que "l'uniforme", car chaque "Grand Chef" a voulu qu'on le distinguât d'un "Petit Chef" et le petit chef qu'on le distinguât d'un non-chef; et cela, dans tout groupe de société que ce soit soumis au port de l'uniforme.

Ces différences procurent finalement de nombreuses satisfactions, non seulement à ceux qui portent des uniformes, mais encore aux uniformologues (!), aux figurinistes, aux historiens, ou plus simplement à ceux qui apprécient les signes extérieurs et les décors de la vie, qu'ils soient d'hier ou d'aujourd'hui. Ce sont ces différences et particularités qui me fourniront l'agréable prétexte de vous entretenir, avec force détails, de la manière de se vêtir au sein de la Marine belge, d'autrefois à aujourd'hui.

CPV(hre) J.C. Liénart



LA MARINE ROYALE PERIODE 1830 à 1862

1830 Révolution et Indépendance

Rappel

On est bien pardonnable, à 168 ans de distance, de ne se rappeler de ces événements agités que de la Muette de Portici et des combats du Parc royal et de leur attribuer le mérite de la séparation d'avec les Pays-Bas.

Ce raccourci trompeur occulte les peines, les soucis et les frustrations de tout ordre qu'endurèrent nos courageux ancêtres et l'amère réalité de la révolution belge de 1830 qui n'engendra pas, ipso facto, le bonheur, la stabilité ni même la réelle indépendance que, dans l'euphorie du moment, chacun croyait devoir en découler.

En effet, du mois d'août 1830 à 1839, de trêves en armistices, de tractations diplomatiques en escarmouches, la Belgique nouvelle vécut, neuf années d'affilée, sur pied de guerre, s'attendant à tout moment à une reprise des hostilités. Ces neuf années

correspondent, dans l'échelle de temps de notre génération, à la durée des deux dernières guerres mondiales additionnées!

C'est dans ce climat qu'elle dut se forger ses propres forces armées; et il serait vain de tenter comprendre la création de la Marine et son évolution, son organisation et partant, ses uniformes, sans faire ici une parenthèse illustrant les événements qui l'ont engendrée.

Un petit topo de la situation s'impose donc, pour faciliter la compréhension de ce qui allait se dérouler au pas de charge, dans ce pays qui avait gagné son indépendance les armes à la main, mais qui devait désormais se débrouiller seul et tout réinventer.

Topo révélateur des mentalités de l'époque.

Après l'abdication de l'empereur Napoléon en 1814, les puissances victorieuses s'entendirent au Congrès de Vienne, pour réunir les

Belges et les Hollandais (1) en un nouveau royaume destiné, surtout, à contenir dans sa frontière Nord, une France toujours suspecte du désir d'en déborder.

Succès diplomatique d'une part et compromis boiteux de l'autre, cet accord entre Alliés ne tenait évidemment pas compte de l'avis des populations concernées. S'il satisfaisait les grandes puissances en premier lieu et les Pays-Bas ensuite, les principaux négociateurs, Mr de Talleyrand et Mr. Metternich par exemple, ne cachaient pas que la viabilité du nouveau royaume leur semblait loin d'être assurée. Le moins qu'on pût dire, c'est qu'elle était précaire.

En effet, l'espoir que trois millions de Belges, francisés par vingt années d'annexion à la France, allaient facilement se laisser amalgamer par deux millions de Hollandais, était franchement chimérique et si l'entreprise survécut pourtant jusqu'en 1828, début des revendications des Belges, c'est à sa situation économique désastreuse qu'elle le dut.

En effet l'industrie belge, textile et métallurgique, coupée des marchés français et européens que lui avait procurés vingt ans d'annexion à la France, était en état de crise économique effroyable; elle ne retrouva petit à petit un nouveau souffle que grâce à l'accès aux marchés extérieurs que les Pays-Bas avaient conservés, grâce à leurs marins, à leurs colonies et à leur génie commercial, marchés que lui ouvrit largement ce "roi-marchand" comme on disait, qu'était Guillaume 1er d'Orange-Nassau, souverain désigné de ce nouvel Etat.

Mais, en 1828, la prospérité recouvrée, la misère en grande partie vaincue et la population belge étant passée de trois à plus de quatre millions d'habitants, alors que celle de la Hollande n'en avait gagné que quelques dizaines de milles, la "jeune génération" se lança dans la politique. Bousculant les "vieux sages" qui voyaient dans la cohabitation belgo-hollandaise un moindre mal et, qui sait même, de sérieuses garanties de bien-être économique futur,

ces jeunes, pour la plupart des avocats et des journalistes maîtres de la presse des provinces belges, faisant usage de tous les griefs qui traînaient dans le public depuis douze ans : inégalités sociales, affaires religieuses, inégalités politiques, inaccessibilités aux fonctions publiques, revendications libérales et taxes impopulaires présentées toutes comme la conséquence de l'union avec la Hollande, ces jeunes donc, les De Potter, Lebeau, Rogier, Van de Weyer, Nothomb, Gerlache déclenchèrent et entretenirent, pendant deux ans d'affilée, une agitation croissante. Rien de ce qu'entreprit le roi Guillaume et son gouvernement, avec maladresse et manque d'à propos, il faut bien le dire, ne put plus trouver d'écho favorable chez nous, et ni le retrait des lois anti-catholiques, ni le Concordat signé avec le Vatican ne réussirent à calmer les esprits surexcités. Les Belges réclamaient plus que des concessions: ils exigeaient la séparation administrative complète entre le Sud et le Nord.

L'atmosphère était chargée d'électricité et l'annonce d'une nouvelle révolution à Paris excita encore plus la population belge et plus particulièrement les groupes francolâtres qui proclamaient ouvertement leur désir de rattachement à la France.

Il est si souvent répété que lorsqu'il pleut en France, la Belgique s'enrhume, qu'il est piquant de constater, une fois de plus, qu'à la révolution de juillet en France succéda, en septembre, la révolution chez nous!

On se rappellera que la représentation de "la Muette de Portici", un opéra romantique et révolutionnaire, déclencha le soir du 25 août 1830, des émeutes à Bruxelles, qu'une garde bourgeoise improvisée tenta de contenir. Mais à la nouvelle de cette insurrection, le Roi décida instantanément d'envoyer en Belgique ses deux fils, les princes Guillaume et Frédéric d'Orange, pour y dompter la révolte avec l'aide d'une petite armée de 6.000 hommes. Celle-ci campa à Vilvorde et les princes s'établirent au palais de Laeken, d'où il convoquèrent les responsables de

l'ordre à Bruxelles et les invitèrent à faire disparaître les couleurs belges arborées partout en ville, priant les "bons citoyens" de se joindre à eux pour une entrée conjointe de l'armée et de la garde bourgeoise dans Bruxelles, afin d'y rétablir l'ordre et la légalité.

Ces prétentions mirent le feu aux poudres. Les patriotes se mirent en état de se défendre et érigèrent en quelques heures aux portes et accès de la ville, plus de cinquante barricades, tandis que des parlementaires furent envoyés aux Princes à Laeken et à La Haye, au Roi Guillaume.

Jour après jour, des volontaires affluèrent à Bruxelles, de l'étranger comme des provinces. Et d'apprendre que les autres villes du pays suivaient le mouvement exalta encore la détermination des patriotes, qui, le 20 septembre, bousculant leur propre commission de Sûreté, accusée de pusillanimité, désarmèrent la garde bourgeoise, donnant ainsi le pouvoir à "la rue"! Apprenant les émeutes de Bruxelles, le Prince Frédéric marcha sur la ville, à la tête d'une armée, cette fois renforcée et comptant maintenant 12.000 fantassins, 1500 cavaliers et 52 bouches à feu. Une autre armée partie de Tongres, attaqua Louvain et y fut refoulée jusqu'à Tirlemont où elle fut mise à mal par les patriotes Tirlemontois. Pendant quatre jours, on se battit à Bruxelles; combats de rue qui tinrent l'Armée Royale en échec, à la porte de Louvain et aux portes de Laeken et de Schaerbeek.

Suite à un succès passager, des troupes hollandaises purent entrer par la porte de Schaerbeek et parvinrent aux abords des palais royaux. Mais refoulées dans le Parc Royal, elles y subirent les feux conjugués de tous les volontaires accourus de partout, (de presque toutes les provinces), jusqu'à la nuit du 27 septembre, où le Prince Frédéric décida de les en retirer, et de les replier vers Anvers, abandonnant la capitale aux insurgés.

Le 4 octobre, le Gouvernement provisoire, constitué au cours des combats de rue de septembre, et recon-



Le Parc Royal après les combats

nu, succès aidant, par le pays tout entier, proclama l'indépendance de la Belgique.

L'armée

Tout état indépendant se doit, pour être crédible, de montrer sa force et son pouvoir. La Belgique nouvelle se constitua donc des forces armées, et créa tout d'abord, (27 sept.) une commission de guerre ou "Commissariat Général de la Guerre", préfiguration du futur Ministère de la Défense nationale.

Celui-ci s'efforça, en premier lieu, de rallier les militaires belges qui servaient dans l'armée "hollandaise" et qui, dans les garnisons belges, étaient en majorité. La veille, le Gouvernement provisoire avait, parmi ses toutes premières mesures, fait distribuer une proclamation déliant tous les militaires belges de leur serment de fidélité envers le roi Guillaume.

Les Hollandais, d'autre part, ne tardèrent pas à envoyer en congé illimité tous nos compatriotes encore présents dans les rangs de l'armée royale. (décision du 23 octobre 1830).

On s'efforça ensuite de transformer en armée régulière les Corps francs, et les multiples bandes armées en-

gendrées par la révolution. Cela ne se fit pas sans mal. On imagine les difficultés de l'entreprise, connaissant assez l'esprit d'indépendance de nos compatriotes et leur peu d'inclination à se soumettre à une discipline militaire. On alla même jusqu'à leur offrir de leur racheter leurs armes et leurs munitions pour armer ceux qui voulaient bien rester à l'armée!

Quelques dix mois plus tard, on put croire avoir réalisé un semblant d'organisation militaire.

La Marine

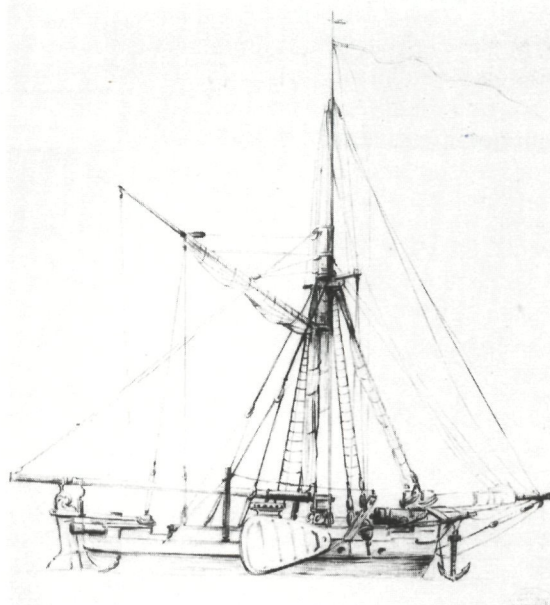
Laissons là l'armée de terre, pour aller voir comment cela se passait, du côté de la Marine. Le royaume des Pays-Bas-Réunis avait, bien entendu, maintenu et renforcé sa Marine et, après avoir hérité de bon nombre de vaisseaux ex-français, en avait mis en chantier de nouveaux (et de meilleure qualité il faut le dire!): 41 navires neufs de 1814 à 1830. En 1830, sa flotte comptait 161 navires, dont 6 vaisseaux de ligne de 70 à 80 canons, 18 frégates, 18 corvettes, 12

bricks, 2 transports de troupes et deux vapeurs; et pour la défense rapprochée et la surveillance des estuaires, elle disposait d'une flottille de 90 canonnières, les unes à voile, les autres à l'aviron.

Ces canonnières, grées à voile, étaient des fonds-plats typiquement hollandais, à dérives latérales, des grands "botters" qui portaient un gréement de cotre à corne. Ils étaient armés d'un canon de 24 à l'avant, de deux de six à l'arrière et de deux canonnades en abord. L'équipage s'élevait à \pm 30 hommes. Ces bâtiments jouèrent un rôle important dans la genèse de notre Marine, car certains d'entre eux tombèrent entre nos mains.

Dès le début de l'insurrection belge, et parallèlement aux mouvements de troupe, l'Amirauté des Pays-Bas avait renforcé la surveillance des embouchures de l'Escaut par une flottille de ses chaloupes canonnières. Au vu des événements, ce dispositif fut rapidement transformé en blocus de l'Escaut. Pas moins de 6 frégates, 32 canonnières et 2 vapeurs y furent déployés.

Devant le fort de Bath, se tenaient en permanence la frégate "de Zeeuw" portant le commandement de la flottille, et 14 canonnières. Devant les



Canonnière hollandaise

forts de Doel, de Ste. Marie, de Lillo, de Liefkenshoek et de Kallo, on avait embossé un certain nombre de canonnières, renforcées d'une ou deux corvettes; et devant la ville d'Anvers et jusqu'à l'embouchure du Rupel, une corvette et une dizaine de canonnières au mouillage, tenant la ville sous le feu de leurs batteries, empêchaient toute communication avec la rive gauche et assuraient les communications et le ravitaillement des troupes de la garnison. La ville d'Anvers, entourée de remparts et flanquée de deux fortes

citadelles, possédait une garnison importante.

C'est là, devant ce dispositif de blocus maritime et de renfort naval qu'apparut clairement la nécessité de pouvoir disposer de marins et de navires, si l'on voulait réussir à desserrer l'étreinte du blocus exercé par la flotte hollandaise sur l'Escaut.

Anvers, c'est le grand port commercial de la Belgique; c'est le poumon par lequel le commerce et l'industrie, entre 1815 et 1830, ont repris leur souffle. Le port a pris avantage

des arsenaux construits par la France, des chantiers navals, du bassin Bonaparte et d'un second bassin, creusé au cours des dix dernières années, sous l'impulsion du roi Guillaume, le Willem's dok, ainsi que d'une nombreuse population portuaire et maritime issue des ouvriers et marins établis par la France en ses murs. Les négociants d'Anvers n'avaient que peu de goût pour le séparatisme des révolutionnaires et restaient, comme ceux de Gand, plutôt favorables à la maison d'Orange, craignant, avant tout, la fermeture de l'Escaut et le marasme économique qui s'en suivrait.

Les Anversois ne se souvenaient que trop bien des conséquences tragiques qu'occasionna la fermeture de l'Escaut depuis le funeste traité de Munster de 1648 jusqu'à sa réouverture, en 1790, par les Français. Ce sont ces partisans de l'union avec la Hollande que l'on appelait les "Orangistes". C'est à Anvers que se réfugièrent, en toute quiétude, les fonctionnaires refoulés des villes belges.

Le Prince d'Orange, fils du roi Guillaume 1er, y arriva le 5 octobre et s'y fit reconnaître en sa nouvelle qualité de Gouverneur des Provinces méridionales, ce qui était une quasi reconnaissance de la partition administrative réclamée par les Belges. Jusqu'au 15 octobre, il tenta auprès du Gouvernement provisoire d'obtenir une réconciliation - mais en vain: les choses étaient déjà allées trop loin pour qu'on pût espérer retourner en arrière.

En effet, les patriotes belges, ivres de leurs succès, s'avançaient déjà en deux colonnes d'environ 600 hommes chacune, en route vers le Nord, bien décidés à bouter-hors les Hollandais!

Sous les ordres du Général Mellinet, un officier français, qui s'était mis spontanément du côté des révolutionnaires belges, une de ces colonnes occupa Malines et Duffel le 19, Waelhem le 20 et Kontich le 21; l'autre partit de Louvain le 15, franchit le Demer et prit Heist-op-den Berg, le 16 et Lier (Lierre) le 18. Les



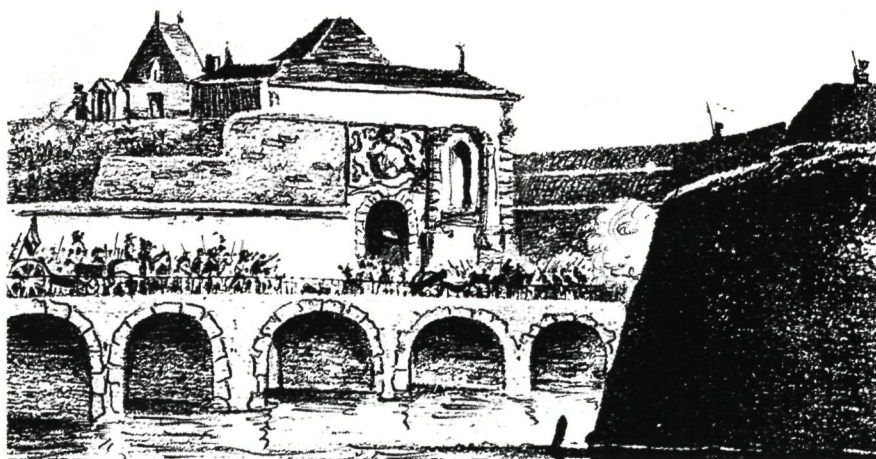
Clemens, Lith.

Platte grond der Schelde.

- | | | |
|---|------------------------------------|---|
| 1. Antwerpen | 7. Fort Impulsen en Waanmeer-baten | 13. Fregat en ses Waanmeer-baten |
| 2. het Oude | 8. Fort Lillo | 14. Fort Liefkenshoek |
| 3. het Vlaamsch-Loepje, een in de rivier en | 9. Kraaihoek | 15. het Loepje |
| 4. een kleine Hollandische fort. | 10. Waanmeer-baten | 16. Fregat en Waanmeer-baten |
| 5. Noorder-Fort | 11. Fort Lillo | 17. de Waanmeer-baten en 18. Waanmeer-baten |
| 6. Fort S. Maria | 12. Waanmeer-baten | 18. Fort Bata |

Dez tekenen der Buiten en C. te Amsterdam

Le blocus d'Anvers



Les patriotes prenant la porte de Borgerhout

deux colonnes firent leur jonction à Oude-God (Vieux-Dieu) et, le 24, elles livrèrent ensemble de durs combats à Berchem, pendant deux jours, forçant finalement les troupes hollandaises à se réfugier derrière les remparts d'Anvers.

De nombreux volontaires s'étaient joints, en cours de route, à nos deux colonnes. L'ensemble des patriotes ralliés autour d'Anvers s'éleva bientôt à près de 6.000 hommes. Ils investirent la ville de toutes parts, sauf du côté du fleuve défendu par les navires hollandais.

Entre-temps, dans la ville même, une poignée de patriotes (2), armés clandestinement par le capitaine d'un navire marchand (3) qui s'y trouvait bloqué, et sous la conduite d'un délégué du Gouvernement provisoire, Mr. Vanden Herreweghe, s'emparèrent, le 26 octobre, de l'hôtel de ville et en désarma la garde. Les armes de la garde, distribuées à d'autres volontaires venus le rejoindre, notre groupe s'en prit au poste de la Slykpoort qu'il surprit et désarma à son tour. Puis ils s'attaquèrent aux défenseurs des remparts, dont ils s'emparèrent, entre la porte Rouge et la porte de Borgerhout.

Enfin, unissant leurs efforts à ceux de l'extérieur, ils s'emparèrent, au petit matin du 27 octobre, de la porte de Borgerhout par où la colonne, que commandait le colonel Niellon, se répandit dans la ville, refoulant ses défenseurs vers la citadelle du Sud que commandait le général baron

Chassé, un vieux briscard des armées napoléoniennes, qu'on appelait le "général baïonnette". Le délégué du Gouvernement provisoire, après avoir décliné ses qualités et montré ses pouvoirs, tenta d'obtenir la capitulation du Général. Tout ce qu'il en obtint fut une trêve entre la ville et la citadelle, cette redoutable forteresse, érigée autrefois par le duc d'Albe, en bordure de l'Escaut, en amont de la ville.

Les patriotes, sans doute peu au courant des conditions d'armistice, ouvrirent malencontreusement (ou intentionnellement) le feu sur les défenseurs de la citadelle et tentèrent, à coups de canon, de pénétrer dans l'Arsenal. Cet incident, considéré comme une rupture de la trêve, fut l'occasion qui permit au général Chassé de riposter par un violent bombardement de la ville, bombardement à boulets rouges, qui mit le feu à un nombre considérable de maisons.

Armés à la diable, nos volontaires comprirent qu'ils n'étaient pas encore de taille à riposter à une telle puissance de feu, et durent s'incliner devant la suprématie de l'artillerie hollandaise. Un deuxième armistice fut conclu le 30 octobre, en vertu duquel le général s'engageait à suspendre ses tirs à condition qu'il n'y ait plus d'attaque contre la citadelle ni contre les bâtiments de guerre en rade d'Anvers.

Le roi Guillaume, contraint d'assister à la constitution, dans ses provin-

ces du Sud, d'un Gouvernement Provisoire et d'un Parlement élu sous la forme d'un Congrès National qui proclamait l'indépendance de la Belgique, lui, qui tenait son sceptre d'une organisation internationale issue de la coalition des vainqueurs de l'Empire français en appela à ses géniteurs (oct. 1830) et une conférence se réunit en hâte à Londres, qui imposa une suspension d'armes immédiate (nov. 1830)

Le roi des Pays-Bas savait qu'il pouvait compter le tsar de Russie et le Roi de Prusse parmi ses chauds partisans: leurs armées d'ailleurs étaient en état d'alerte; mais pour son malheur et par un curieux effet de contagion, une révolution éclata en Pologne, fixant là, dès ce moment, l'attention des deux monarques et excluant le recours à la force de ces deux "Grands". L'Angleterre est l'alliée traditionnelle des Pays-Bas, traditionnelle mais cependant pas inconditionnelle. Dans les coulisses de la Conférence, on supputa les avantages et les inconvénients d'un dépeçage de la Belgique entre les Pays-Bas, l'Allemagne (la Prusse) et la France. Mr de Talleyrand, ambassadeur du roi de France, fit valoir qu'il était préférable, tout compte fait, pour la tranquillité future de l'Europe, d'admettre que la Belgique soit indépendante et amena Mr Palmerston, le premier Ministre du Royaume Uni, à un laisser-faire provisoire.

Le 4 novembre, la Conférence reconnut la situation de fait, et considéra les Belges comme des belligérants et non comme des rebelles et imposa une suspension des hostilités, obligeant les deux gouvernements à retirer, leurs troupes dès le 10 novembre sur une ligne de démarcation correspondant aux frontières de 1790.

Naissance embryonnaire de la Marine

C'est du blocus maritime, de la fermeture de l'Escaut et du maintien de la présence hollandaise dans les forts de l'Escaut, les forts

de Tête de Flandre - Liefkenshoek - Lillo - Burght - Lunette St. Laurent-Batz, plus que des événements révolutionnaires, qu'apparut et s'imposa aux Belges la nécessité de disposer de navires et de marins. C'est là qu'il faut chercher la cause et la raison de la création de la Marine de guerre et ce seront les circonstances de lieu et de temps qui détermineront sa forme première et sa mission.

La première manifestation de ce besoin vint de la proposition des Patriotes de lever parmi les marins un corps de volontaires et de tenter de mettre le feu aux canonnières hollandaises à l'aide de brûlots. Dans l'offre de capitulation honorable faite au Général Chassé, le Général Mellinet exigeait que les navires hollandais du blocus soient inclus dans la reddition. Et, au Congrès National, des députés réclamèrent du Gouvernement provisoire qu'il exigeât la remise à la Belgique de la moitié de la flotte hollandaise, puisqu'elle avait été entretenue ou construite à frais communs. Enfin on y proposa d'armer des navires marchands et de les munir de lettres de marques.

Au lieu de cela et allant logiquement de pair avec la réorganisation de l'armée régulière, le Gouvernement provisoire alloua le 24 février 1831, un premier budget pour la construction de navires de guerre, que l'on mit aussitôt en chantier à Boom sous la direction de deux polytechniciens belges qui avaient fait leurs armes comme officiers du Génie maritime sous Napoléon. (5)

La naissance de la Marine belge date donc de février 1831. Son règlement d'organisation parut au Moniteur en avril 1832.

On comptait trente-deux officiers de marine belges ayant servi dans la Marine hollando-belge et avaient mis leur épée au service de l'indépendance de nos provinces. Quatre Capitaines-Lieutenants de Vaisseau (Capitaines de frégate de nos jours), huit Lieutenants de Vaisseau, huit Enseignes de Vaisseau et 12 Aspirants de 1ère classe. Le cadre subalterne et

les matelots étaient en composés de gens de mer et d'ouvriers du port sans travail, de la place d'Anvers et des environs, tous engagés volontaires.

Le règlement de 1832 prévoyait la composition des équipages, les assimilations des grades par rapport à l'armée de terre, les fonctions et attributions de chacun, les critères d'avancement et la durée des engagements. En outre, il promulguait une ordonnance de la discipline et de la politique, fixait les traitements, et les vivres alloués et décrivait, enfin, les premiers uniformes, chapitre dont nous nous servirons pour justifier notre présente étude. Ce règlement ne traitait pas de certains sujets: traité de manoeuvre, instructions pour les saluts d'honneur et la hiérarchie navale, administration sanitaire des équipages etc... car nos marins reprenaient tout simplement à leur compte les instructions et règlements en vigueur à la Marine des Pays-Bas, promulgués entre 1814 et 1830.

Les deux premiers bâtiments commandés pour la Marine devaient être des brigantins pouvant porter 8 pièces c.-à-d. : 4 canons de 24, 2 de 8 et 2 caronades de 36; ils étaient destinés à la défense rapprochée des côtes et des estuaires. Ils mesuraient 25 m. de long entre perpendiculaires, avaient 6 m. de large hors membrure, calaient 2m25 à 2m50; la batterie en belle avait 1m15, (la belle est le point de moindre franc-bord). Un bastingage placé sur la lisse de rabattue (qui est le rebord supérieur de la muraille de pavois) mettait les hommes à couvert de la mousqueterie (le bastingage à cette époque était constitué de deux parois formant un coffre destiné à recevoir les hamacs qui servaient donc de parapet de protection contre les tirs à mitraille). Ils avaient un arrière à tableau. Ce n'était donc pas des fonds-plats hollandais, mais des navires grésés de deux mâts à voiles carrées. (le brigantin est un petit brick). On leur trouva

rapidement de beaux noms chargés de récentes gloires : le "Congrès" et le "Quatre Journées".

Leurs quilles furent posées à Boom le 5 mars. Le Ministre des Affaires Etrangères chargé de la Marine vint en personne planter le premier clou.

En juin 1831, un nouveau crédit provisoire fut voté pour la construction cette fois de 4 canonnières, et des provisions furent prévues pour la mise en chantier future de corvettes.

Les canonnières, contrairement à celles des Hollandais, devaient être grées en goélettes c.-à-d. porter deux mâts à gréement à corne. Elles devaient être armées de 4 canons de 24.

C'est en juin également qu'eurent lieu les premières nominations d'officiers, dont celles du commandant du premier brigantin et des officiers chargés de la supervision des constructions. L'Etat-Major de la Marine, appelé Conseil de Marine, fut formé de trois directions : le directeur de la Marine, le directeur de Génie maritime et le directeur de l'Administration et des ports.

Programme raisonnable et en correspondance parfaite avec les besoins immédiats de la guerre.

L'effectif total prévu à ce moment-là ne devait pas excéder 600 hommes.

Chaque brigantin recevait un état-major et un équipage composés d'un Lieutenant de vaisseau, commandant, secondé par un Enseigne, 1 Aspirant de 1ère classe et un Aspi-



rant de seconde classe, 1 officier d'administration (appelé agent comptable), trois sous-officiers, 1 maître d'équipage, 1 contremaître d'équipage, 1 maître canonier, et 31 matelots, 4 mousses, 1 cuisinier, 1 caporal et 4 marinières (ou soldats d'infanterie de marine), soit, en tout, 49 hommes.

Pour les goélettes, il était prévu un équipage de 3 officiers, plus un agent comptable, 3 sous-officiers, un chef-coq, 24 matelots, 3 mousses et un caporal avec ses 4 marinières; soit, en tout, 40 hommes.

Les deux brigantins furent terminés en trois mois. Le lancement eut lieu le 8 juin; il restait à les gréer et à les armer.

Crise

Mais de février à juin 1831, le pays vécut dans les affres de problèmes insolubles. Il y eut d'abord des révoltes orangistes auxquelles prirent part quelques militaires de haut rang. Cela déclencha des colères révolutionnaires, et une sorte de terreur populaire y répondit - les maisons des riches furent pillées à Gand, Anvers, Mons, Liège et Bruxelles sous le regard impuissant des autorités. Crise parlementaire aussi, le gouvernement démissionna - Crise constitutionnelle : le Congrès, voulant se donner un Roi qui ne fut pas un Nassau, avait élu le duc de Nemours, fils du roi de France, Louis-Philippe. Ce choix provoqua la colère de l'Angleterre et le refus prudent du roi de France. Aucun Français ne pouvant monter sur le trône de Belgique, l'Angleterre proposa Léopold de Saxe Cobourg Gotha.

Le Prince mit comme condition à son accord, l'acceptation par le Congrès du Protocole de Janvier, mais il promit aussi d'intervenir auprès des Anglais afin d'obtenir que les Puissances assouplissent leurs exigences et rencontrent les désirs des Belges. Ce qui eut lieu et on s'accorda sur le "Traité des dix-huit articles".

La Belgique y perdit définitivement la Flandre Zélandaise contre la garantie de la libre navigation sur l'Escaut, mais elle conserva les villes et villages des deux rives de la Meuse jusque et y compris Venlo. Maas-tricht restait une place forte hollandaise, mais l'espoir subsistait de sa remise ultérieure à la Belgique, de même que la majeure partie du Limbourg, qu'elle était autorisée à occuper militairement.

Mais le roi Guillaume, se voyant trahi par les Puissances, refusa tout net de signer ce traité et se prépara, avec l'immense appui de la population hollandaise, tout entière unie derrière son roi, à intervenir militairement et à reprendre aux Belges les territoires qui avaient été les siens aux temps glorieux de la République des Provinces Unies.

La Campagne des 10 jours

C'est ainsi que le 2 août 1831, soit 12 jours à peine après la prestation de serment du nouveau Roi des Belges, le roi Guillaume dénonça l'armistice et envahit la Belgique de manière foudroyante.

L'armée hollandaise franchit la frontière le 2 août 1831 et, s'enfonçant comme un coin entre les deux corps d'armée belge, mit en déroute dès le 9 août, la moitié de l'armée belge, (celle qui tenait Liège) puis se retournant marcha sur Louvain et Bruxelles à la rencontre du 2ème Corps d'armée, (commandé par le roi lui-même), qu'elle encercla rapidement et dont elle commença l'écrasement systématique. On en était au dixième jour de la campagne quand la France de Louis-Philippe vola au secours du roi des Belges. L'armée française du Nord, sous les ordres du Maréchal Gérard, pénétra en Belgique. L'armée du prince d'Orange dut desserrer son étreinte et se replier vers ses frontières. La Belgique était sauvée "in extremis"!

Sur l'Escaut, la flotte hollandaise passa le 5 août à l'offensive. Le Capitaine-lieutenant de vaisseau

Koopman, commandant la division de la rade d'Anvers, fit remonter le fleuve par deux navires à vapeur, espérant surprendre et détruire les navires en construction à Boom. Heureusement les brigantins avaient été déhalés à peu de temps de là, par le canal, jusqu'à Bruxelles.

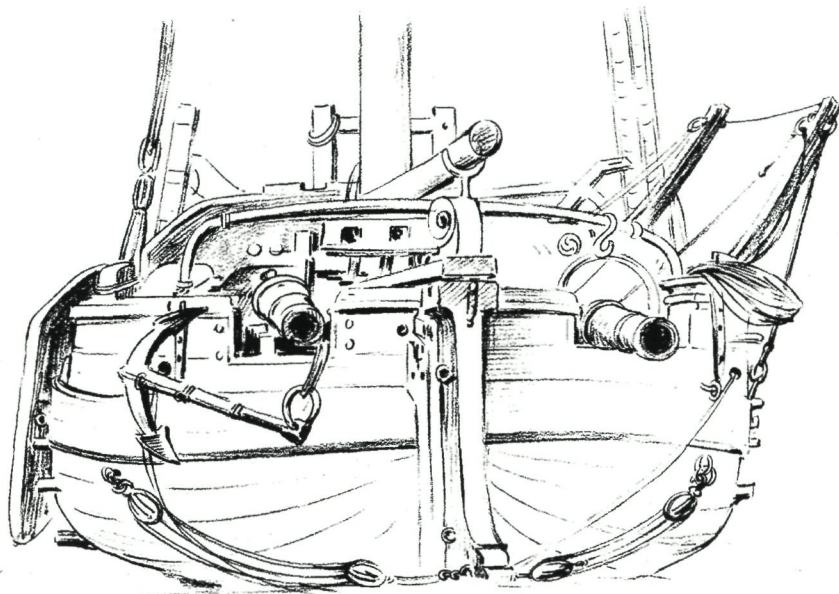
Les Hollandais saisirent alors tous les navires marchands qu'ils purent trouver et les remorquèrent en triomphe dans leurs eaux (6).

Simultanément, les Hollandais s'emparèrent du fort Ste. Marie et incendièrent le village de Kallo. La garnison de la Citadelle d'Anvers fit une sortie et s'empara des fortifications de Kiel dont ils enclouèrent les canons; et à l'écluse du Hazegras, deux canonnières, la 41 et la 42, engagèrent un poste belge. Celui-ci riposta si bien qu'après plusieurs heures de combat, la 41 s'échoua, et son équipage l'abandonna après l'avoir incendiée.

La suspension d'armes ne devait durer que six semaines. On s'attela donc, dans l'attente de la reprise des hostilités, à renforcer en toute hâte les défenses d'Anvers et de Boom. Le Lieutenant de vaisseau Shockey, commandant le 1er brigantin et également commandant maritime de la résidence de Boom et le Lieutenant de vaisseau Jacques-Anciaux commandant Maritime de la place d'Anvers en furent chargés. La construction des canonnières fut hâtée et dès septembre, elles purent être mises à l'eau et remorquées à Bruxelles pour y attendre leur armement et l'achèvement de leur grément.

L'armée française, qui avait pénétré en Belgique le 10 août, se trouvait le 20 sur une ligne Hasselt-Bilzen-Helchteren. Lorsque l'intervention diplomatique de la France et de l'Angleterre imposa un armistice immédiat et le retrait des troupes du Prince d'Orange derrière ses frontières, l'armée française se retira progressivement pour quitter définitivement le sol de la Belgique le 1er octobre.

Les belligérants, quant à eux, se cantonnèrent de part et d'autre dans un face à face rageur.



Canonnière de l'Escaut

Le 14 octobre, la Conférence de Londres, appliquant la dure loi du VAE VICTIS, imposa, en tant que mandataire de l'Europe, le Traité funeste des "XXIV articles".

VAE VICTIS

Ce désastre militaire coûta à la Belgique toutes les concessions obtenues par le traité des dix-huit articles: le Limbourg fut dépecé; Maastricht, Venlo, Roermond nous furent enlevées; le Luxembourg de langue allemande fut octroyé à titre personnel au roi Guillaume sous forme de Grand duché; la Flandre Zélandaise resta hollandaise; la navigation sur l'Escaut fut frappée d'un droit de péage au profit des Pays-Bas; Anvers ne pourrait en aucun cas redevenir port de guerre.

Seul le Luxembourg francophone nous fut laissé. En outre la Belgique fut déclarée neutre à perpétuité, neutralité garantie par les cinq Puissances signataires (dont l'Allemagne!)

Voilà où conduisirent d'une part la démonstration de force de la nation hollandaise, force dont il fallait désormais tenir compte et d'autre part la faiblesse du nouveau royaume,

dont l'armée, mal préparée, et en butte aux tracasseries des politiciens, n'avait pas reçu l'organisation et l'armement qu'on aurait pu espérer.

Désastre militaire aux conséquences économiques catastrophiques: les députés se vengèrent de cette armée qu'ils n'avaient pas daigné armer convenablement en traînant les chefs militaires devant les Tribunaux (on a encore connu cela!)

Le roi Guillaume refusa de signer ce nouveau traité pourtant si favorable à sa nation. Il refusa d'évacuer la citadelle d'Anvers et les forts tombés entre les mains de l'armée hollandaise, et de lever le blocus de l'Escaut.

Le roi Léopold 1er de son côté, désireux d'enlever aux Hollandais toute idée de rééditer leur offensive du mois d'août 1831, organisa solidement son armée. Il y consacra la majeure partie de l'année 1832.

1832

L'armement des 2 brigantins et des quatre canonnières fut terminé en avril 1832. Elles furent stationnées en juin à Rupelmonde devant le fort Ste. Marguerite.

En avril également, le Corps des marins vit le jour, et on autorisa le transfert de sous-officiers et de soldats de l'armée de terre vers la Marine (23 mai 1832). Son effectif était de 1 sergent-major, 4 sergents, 8 caporaux, 100 matelots et 4 mous-ses. Il était commandé par deux officiers (total 119 hommes).

En outre le Gouvernement demanda à la France des constructeurs et des marins pour jeter les premiers fondements d'un établissement de la Marine militaire à Ostende.

Le 1er octobre 1832, la Conférence de Londres décida qu'il y avait lieu d'obliger le roi Guillaume de remettre aux Belges la citadelle d'Anvers et les forts de l'Escaut et lui fixa le 2 novembre comme date ultime de l'évacuation.

La Hollande ayant persisté dans son refus, les Puissances mirent l'embargo sur tous les navires hollandais se trouvant dans des ports de Grande-Bretagne et de France, tandis que les forces navales de ces pays se portaient vers les côtes des Pays-Bas pour en faire le blocus.

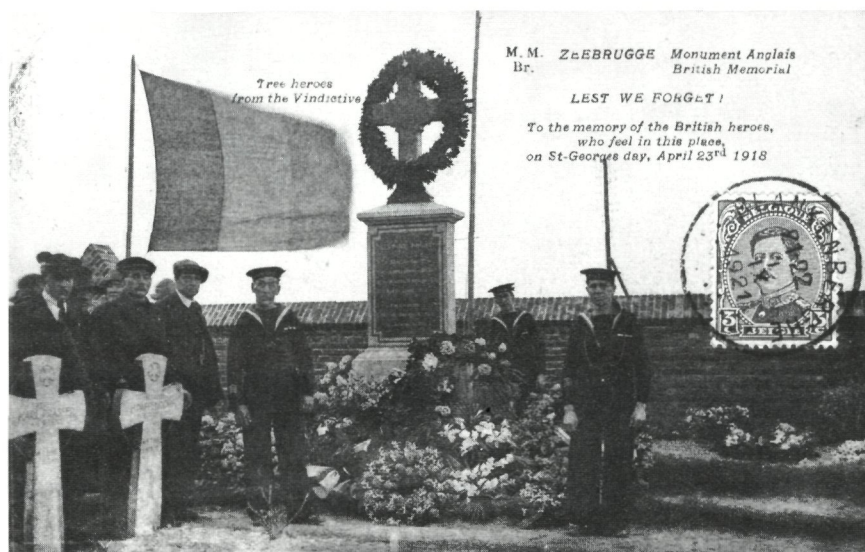
Le 15 novembre une armée française franchit la frontière et marcha sur Anvers. Elle était forte de 5 divisions d'infanterie, de 2 de cavalerie et de 3 brigades de cavalerie légère. Le 23 décembre la citadelle capitula.

Par cette capitulation, le général Chassé livrait aux Français, la citadelle, la tête de Flandre ainsi que les forts de Burcht, de Zwijsdrecht et d'Austruweel. Notre flottille dès le 18 décembre vint s'emboîter dans l'Escaut pour couper les communications de l'ennemi. Nos marins capturèrent après la reddition, 5 canonnières sabordées par les Hollandais et les 7 qu'ils avaient incendiées.

Ce qui porta d'un coup l'effectif de la Marine à 2 brigantins, 4 canonnières-goélettes et 6 canonnières cotres ex-hollandaises, soit quatorze navires au total.

(à suivre)

80 JAAR SAINT GEORGE'S DAY



Drie helden van de Vindictive aanwezig tijdens een plechtigheid van "St. George's day" in 1921 te Zeebrugge

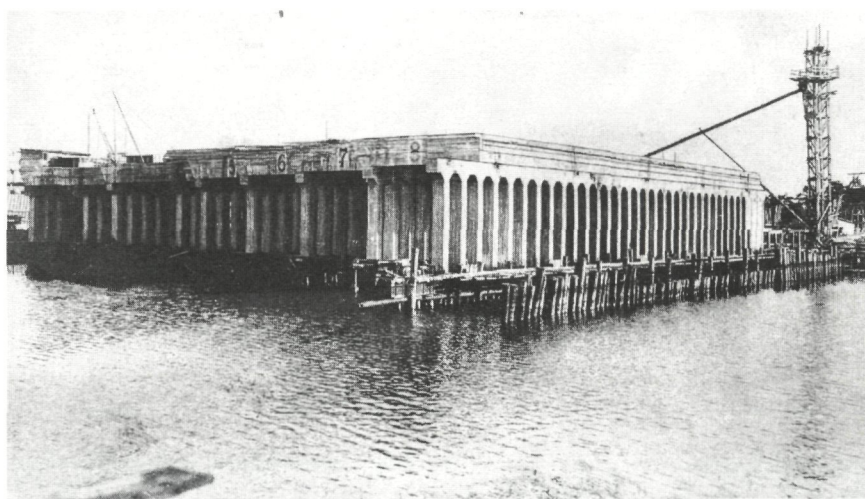
In de nacht van 22 op 23 april 1918, dit jaar precies tachtig jaar geleden, was de Zeebrugse haven het toneel van een heroïsche aanval van de Britse Royal Navy. De actie ging de geschiedenis in als St.-George's Day omdat de aanval samenviel met het feest van Saint George, de beschermheilige van Engeland. Doel van de raid was de toegang tot de haven te versperren, want de Duitsers hadden de haven van Zeebrugge gekozen als uitvalsbasis voor acties op de Noordzee en de Atlantische Oceaan. Met een onbeperkt en niets ontziend duikbotenoffensief planden de Duitsers de Britse superioriteit op zee definitief te knakken. De Britse raid op Zeebrugge en Oostende moest dit plan derhalve voor goed onmogelijk maken. Intussen had de Britse oorlogs- en handelsvloot al behoorlijke averij opgelopen door de Duitse duikboten en torpedobootjagers die vanuit de Brugse binnenhaven opereerden.

De Franse Admiraal en oud-minister van marine Fournier noemde de raid op Zeebrugge ooit "het meest schitterende wapenfeit dat de geschiedenis van alle tijden en van alle

landen op maritiem gebied heeft opgeleverd".

De Duitsers hadden in Brugge een oninneembare vesting gebouwd als uitvalsbasis voor duikboten. De basis was uitgerust als de beste, met droogdokken, onderhoudsateliers en een reusachtige bunker waarin de duikboten veilig buiten schot lagen voor luchtaanvallen. Van Duitse zijde werd een Britse aanval dan ook volledig uitgesloten. Het bewijs? Op 13 april 1918 strandde voor de

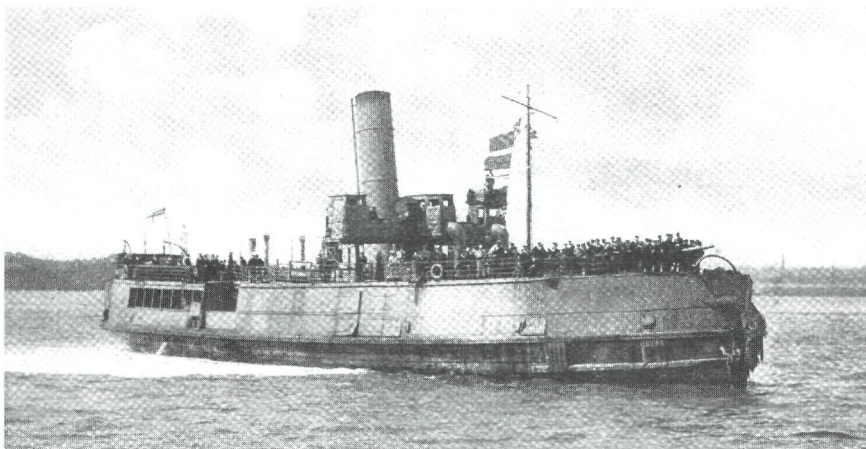
kust van Oostende een Britse snelboot, na een beschieting door de Duitsers waardoor het vaartuig onbestuurbaar werd. De bemanning kon ontsnappen, maar de Duitsers vonden aan boord een gedetailleerd plan van de Britse Admiraliteit met aanduidingen en verregaande details over de geplande aanval op Zeebrugge. Alleen de datum ontbrak eraan. Tot op vandaag blijft het een raadsel waarom de Duitse bezetter deze belangrijke vondst volkomen negeerde en geen enkele bijkomende voorzorgsmaatregel nam ter bescherming van de toegang tot Zeebrugge. De Duitsers hadden er nochtans alles aan gedaan om de haven uit te bouwen tot een haast oninneembare vesting. Op het einde van november 1914, dus nauwelijks zes weken na de vijandelijke bezetting, was Zeebrugge al een heuse basis met alles erop en eraan geworden. De kust tussen Zeebrugge en Oostende was bovendien al uitgerust met niet minder dan 120 zware kanonnen, naast nog wat lichter geschut. Vanaf 1 februari 1917 ontketende de "Kriegsmarine" een onverbiddelijke duikbootoorlog. Reeds in de eerste maand van het offensief verloren de Britten en geallieerden samen zo'n



Uitvalsbasis voor Duitse duikboten te Brugge

800.000 ton aan scheepsruimte. Voorts brachten de Duitse duikboten, operationeel vanaf de Vlaamse kust, 2.544 schepen tot zinken met een totale tonnenmaat van 4,4 miljoen ton. Reden genoeg bij de Britten om de tegenaanval in te zetten. Hierbij moest worden gekozen uit een dubbele strategie: ofwel de Duitse duikbootbasis vernielen vanuit de lucht of vanop zee, ofwel de toegang van de duikboten tot de zee afsnijden door een blokkade. Uiteindelijk werd er voor de tweede optie gekozen. Na twee mislukte pogingen op 2 en 13 april werd besloten om het er in de nacht van 22 op 23 april 1918 een derde keer op te wagen. De actie werd geleid door Vice-admiraal Roger Keyes. Het doel van de aanval was drieledig: het kanaal vanuit Brugge in Zeebrugge blokkeren, de toegang tot de haven van Oostende versperren en verder zowel in de haven van Zeebrugge als in deze van Oostende zoveel mogelijk schade te berokkenen.

De gehele expeditie werd gedurende vele maanden bijzonder grondig voorbereid. Zo zouden de bombardementen om 23u15 aanvangen, zou om 23u40 een rookgordijn opgetrokken en zouden de Royal Marines van HMS Vindictive klokslag middernacht de havendam bestormen. Om 0u15 moesten de eerste Duitse on-



H.M.S. Daffodil IV, één van de ferry's die deelnam aan de raid

derzeeërs tot ontploffing worden gebracht en om 0u25 de eerste blokschepen in de havengeul arriveren. In totaal zouden meer dan 160 schepen worden ingezet. De tocht van Dover naar Zeebrugge was bijzonder risicovol wegens de zware en efficiënte Duitse kustverdediging. Uit discreet ingewonnen informatie werd beslist dat de aanval hoe dan ook in april moest worden uitgevoerd omdat er op dat ogenblik 35 Duitse torpedobootjagers en een dertigtal duikboten in Brugge-Zeebrugge afgemeerd lagen. Met de actie hoopen de Britten deze grote vloot volledig uit te schakelen.

Naast de aanvalsschepen HMS Warwick, HMS Vindictive en de ferryschepen Iris en Daffodil, ope-

reerden ook nog de blokschepen Thetis, Intrepid en Iphigenia, samen met twee duikboten die met springstoffen waren geladen. De aanvalsvloot werd vervolledigd met verscheidene torpedobootjagers en een aantal vaartuigen voor het leggen van rookgordijnen en de evacuatie van de bemanningen van de duikboten en de blokschepen. Een deel van de vloot, waaronder de oude kruisers HMS Sirius en HMS Brilliant, was opgedragen de haven van Oostende hermetisch af te sluiten, een poging die mislukte omdat een plotse verandering van de windrichting het rookgordijn op een cruciaal moment ieder effect ontnam.

Ook de aanval op Zeebrugge werd trouwens door deze onverwachte meteorologische wending fel gehinderd, want kapitein Carpenter van de HMS Vindictive had de meeste moeite om zijn schip tot tegen de havendam te laten varen. Slechts na een "duwtje" in de flank van Daffodil lukte dit toch.

Eens aan land speelden er op de havendam de gruwelijkste gevechten van man tegen man af. Bedoeling was de Duitse artillerie-punten op de Leopold II-dam uit te schakelen.

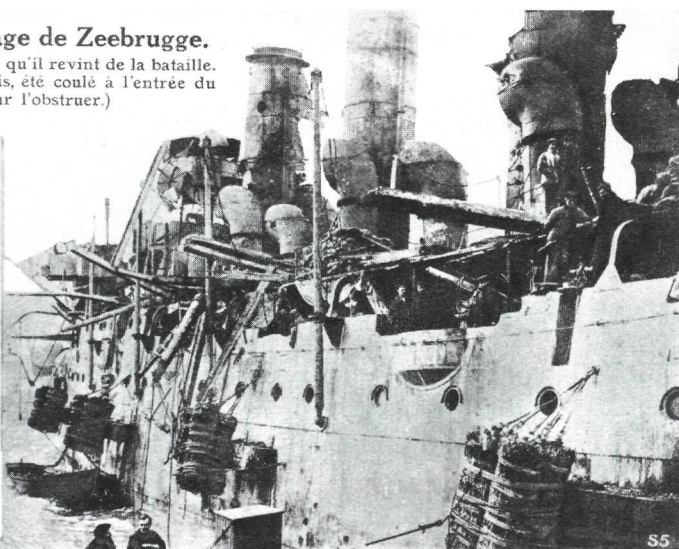
Om te beletten dat de Duitsers in extremis van de landzijde versterkingen zouden aanvoeren, werd de "Claire-Voie" (een deel van de havendam waaronder de zeestromingen met het oog op het uitschurend effect vrij spel hadden) opgeblazen.

L'embouteillage de Zeebrugge.

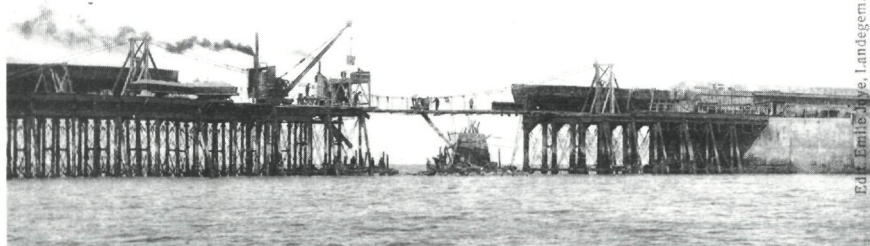
Le "Vindictive" tel qu'il revint de la bataille. (Ce navire a, depuis, été coulé à l'entrée du port d'Oostende pour l'obstruer.)



Le Capitaine Carpenter qui commandait le "Vindictive" dans l'expédition contre Zeebrugge



De Vindictive en zijn Commandant, de kapitein Carpenter, bij de terugkeer uit Zeebrugge



Ed. F. Emile J. J. Landegem.

Zicht op de "Claire-Voie" opgeblazen door de onderzeeboot C3

Een Britse duikboot vol dynamiet voer onder de Claire-Voie door. Nadat de bemanning het vaartuig geëvacueerd had, bracht men de duikboot tot ontploffing.

Terwijl de gevechten op de haven-dam onverminderd verdergingen, slaagden de Intrepid en de Iphigenia erin de haven te blokkeren. De Thetis raakte verstrikt in spernetten waardoor het op 300 meter van haar doel vastliep. Kort na de aanval op Zeebrugge ondernamen de Britten een tweede poging om ook Oostende

"dicht te gooien", een aanval die niet met succes kon worden afgerond.

De slag om Zeebrugge bracht de Duitsers weliswaar geen definitieve klap toe, toch moet onderstreept dat de geallieerde verliezen op zee na de raid drastisch terugliepen. Het kan niet ontkend dat de operatie een belangrijke morele opsteker was voor de Britse troepen en dat in die zin de "Battle of Zeebrugge" bijdroeg tot het slagen van het eindoffensief van de Eerste Wereldoorlog.

Aan de aanval op Zeebrugge, die zoals reeds aangehaald vanuit de haven van Dover werd voorbereid en uitgevoerd, namen in totaal 3.000 manschappen deel, allen vrijwilligers.

Na afloop treurde men om 176 doden. Er werden 412 gewonden geteld en 49 militairen bleven vermist.

23 april was zoals gezegd de naamdag van de patroonheilige van Engeland, St. George; Admiraal Keyes koos als strijdkreet dan ook "Saint George for England!". De kreet werd naar alle schepen doorgegeven, waarna kapitein Carpenter van HMS Vindictive terugseinde "dat hij de draak een stevige knoop in de staart zou leggen", verwijzend naar de legende dat St.-George, ten tijde van koning Arthur, een draak had bedwongen waardoor Engeland zijn vrijheid had veroverd. Op de banier van de Britse oudstrijders staat overigens nog altijd een draak met een knoop in de staart afgebeeld.

F.N

Foto's collectie J.C.V..



HEMPEL



Hempel Coatings (Belgium) n.v.

A Lot More Than Paint!

31 Noorderlaan - 2030 ANTWERPEN

Tel. 03/541.72.30 - 03/541.72.37 - Telefax 03/542.47.99

Nos marins internés en Espagne:

LA TRISTE FIN DE NOTRE CORPS DE MARINE 1939-40

L'occasion nous a déjà été offerte d'évoquer dans "Neptunus" les avatars du Corps de Marine belge au cours de la mobilisation et de la campagne 1939-40. Disloqué par les péripéties de la guerre, ses trois escadrilles initiales furent durement éprouvées ne totalisant plus que quelques bâtiments au moment où le "Corps", réunissant une centaine de marins, fut interné en Espagne fin juin 1940, en même temps que son chef le major Decarpentrie devenu capitaine de corvette. Cet artilleur qui préféra la mer aux canons, n'était pas le premier venu. Il avait approfondi des connaissances navales qui répondaient à une aspiration profonde de sa nature, dans les grandes écoles de la Marine nationale française. Sa compétence égalait celle des meilleurs éléments de "la Royale". L'intelligence était donc au rendez-vous...quant au matériel? Dès le mois de septembre 1939 et avec une flottille disparate et dérisoire (23 remorqueurs, 48 chalutiers, 7 barges, 4 canots à moteur et un yacht "l'Aloha") le Corps de Marine rendit de précieux services au pays. L'Angleterre et la France, dès l'ouverture des hostilités, mouillèrent respectivement 8.500 et 1.500 mines à l'ouest et au sud de nos côtes. Conséquences: leur dérive menaçait nos ports. Pour parer au péril, nos marins firent sauter 250 mines, libérant ainsi les chenaux indispensables à la navigation commerciale.

L'entrée en belligérance

L'entrée en belligérance de la Belgique le 10 mai 1940 fut lourde de conséquences. D'une part la "luftwaffe" et la "kriegsmarine" me-

naçaient et coulaient les navires navigant sous pavillon belge, mais en outre une décision de l'Amirauté britannique imposa le blocage du port d'Ostende, condamnant ainsi une partie de notre modeste flottille à évoluer nuit et jour en rade de la reine des plages. Ce n'était pas là des promenades de santé: "l'Aloha" sauta sur une mine.

Les événements ne tardèrent pas à se précipiter. Le 13 mai, Rotterdam était en feu et une grande partie de la flotte batave détruite ou sabordée. Le 15 mai, lorsque l'armée allemande du général Kuchler eut vaincu les forces hollandaises du général Winkelmanns, refoulant des Pays-Bas l'armée française du général Giraud, la guerre changea d'aspect.

L'audacieuse offensive du général des panzers Guderian ne tarda pas à réaliser la trouée Sedan-Abbeville isolant dans le nord, l'armée belge du roi Léopold, le corps expéditionnaire britannique du général Gort et la 1ère armée française du général Blanchard.

Soucieux de sauver notre Corps de Marine, le lieutenant-général Denis, ministre de la défense nationale, donna au major Decarpentrie l'ordre de faire appareiller ses navires vers Dieppe. Ils n'y arrivèrent jamais. Par ordre de la Royal Navy, la flottille belge fut envoyée à Dartmouth dans la perspective de l'évacuation du corps expéditionnaire du général lord Gort. Le 25 mai, le précité avait refusé de participer à l'opération mise sur pied par le généralissime Weygand venu de Syrie remplacer le général Gamelin. Nouveau venu, Weygand n'avait pas encore une notion exacte des moyens dont il dis-

posait pour réaliser son projet de resoudre les deux fronts.

Les Anglais estimaient l'heure venue de tirer leur épingle du jeu afin d'éviter l'anéantissement des dix divisions envoyées en France; elles s'avéraient maintenant indispensables pour défendre les îles britanniques dans l'éventualité où le Führer déclençait l'opération "Seeleuew" qui avait pour but la conquête de l'Angleterre. Les bâtiments disponibles de la flottille belge, complétés par des chalutiers de pêche réquisitionnés après une démarche de l'ambassade de Belgique à Londres et la venue sur place du Cdt de Cumont, participèrent à l'évacuation de ± 220.000 Britanniques et ± 115.000 Français de la poche de Dunkerque. Connu sous le nom code de "Dynamo" le rembarquement organisé par l'amiral Ramsey (Angl.) et l'amiral Abrial (fr.) fut une incontestable réussite logistique dans laquelle les Belges eurent leur modeste part.

Après la capitulation

Les Pays-Bas ayant capitulé le 15 mai, l'armée belge y fut contrainte par l'armée von Reichenau, le 28 mai. Le Corps de Marine, obéissant aux ordres du gouvernement Pierlot et de son ministre de la Défense Nationale, le général Denis, poursuivit la lutte et rejoignit la marine française à Lorient. Ses bâtiments vinrent renforcer le 5ème groupe de dragage.

Dunkerque était tombée le 4 juin et Saint Valéry en Caux le 10. L'amiral Darlan espérait y refaire une opération "Dynamo" et évacuer les

50.000 hommes du corps d'armée français du général Ihler et de la division écossaise du général Fortune. Malgré l'héroïque défense organisée par le général Berniquet (qui y laissa la vie) le général Rommel encercla l'important contingent franco britannique. 3.000 hommes seulement échappèrent de la nasse avec la contribution de cinq bâtiments belges. L'un d'eux, atteint par les feux ennemis, s'échoua à Veules les Roses.

Le 16 juin, Lorient à son tour était encerclé. Les Allemands entrés à Paris le 14, le gouvernement français se réfugia à Bordeaux : le Corps de Marine reçut l'ordre de se diriger vers la Gironde et de se regrouper au Verdon. Entre-temps Churchill et le général de Gaulle, promu par le premier ministre Reynaud, sous secrétaire à la guerre, imaginaient de créer un réduit breton à la réalisation duquel les Belges de la 7ème division du général van Daele, division à la refonte à Malestroit, devaient collaborer.

Le désordre généralisé rendit les communications difficiles entre le Corps de Marine et le gouvernement belge en perpétuel déplacement. Le major De Carpentrie avait reçu in extremis l'ordre de suivre le sort de la marine française mais un élément nouveau et inopiné surgit le 17 juin. La veille, le maréchal Pétain, rappelé de Madrid où il était ambassadeur, avait succédé au président Reynaud. Mettant son honneur en poche, le glorieux vainqueur de Verdun demanda à l'Allemagne victorieuse et par l'intermédiaire de l'ambassadeur d'Espagne, les conditions d'un armistice. La nouvelle affecta le moral des troupes françaises et plongea l'état-major du Corps de Marine belge dans la plus grande perplexité.

Le 19 juin des navires belges avaient encore porté secours à des bâtiments français coulant par explosion de mines. Nos marins récidivèrent le 21 lorsque le cargo "Merzelita" fut victime à son tour d'une mine magnétique. Les équipages à chaque fois furent sauvés par notre Corps de Marine. Le 24 la Wehrmacht occupa une rive de la Gironde. Le major

Decarpentrie accéléra l'appareillage de ce qui restait de sa flottille en direction de Saint Jean le Luz, poursuivi par la luftwaffe qui mitrailla et lança douze bombes. A ce moment l'état d'épuisement des équipages, le manque d'entretien du matériel et le harcèlement de l'ennemi imposaient la nécessité de chercher refuge dans un pays neutre. Le port de Bilbao était le plus proche.

L'internement

L'Espagne franquiste mit aussitôt les navires belges à la chaîne. Elle interna les équipages au sinistre camp de Miranda et imposa aux officiers le séjour forcé à Bilbao. Seul le P.16 du Cdt Böting réussit à gagner l'Angleterre où il devint le HMS Kernot.

Le 3 juillet les Anglais s'emparaient des bateaux français amarrés à Plymouth, Portsmouth, Falkmouth, Shearnes tandis que l'escadre britannique de l'amiral Somerville canonisait l'escadre française de l'amiral Gensoul à Mers El Kébir près d'Oran, faisant plus de 1.300 morts.

Le camp de Miranda, bien connu des évadés de Belgique, est situé à trois heures de chemin de fer de Bilbao. Les conditions de séjour y sont dé-

testables. Le 10 juillet de major Decarpentrie, le Cdt Delstanche et l'aumônier Leclef visitèrent le camp en compagnie du consul de Belgique à Bilbao Mr Dubois et de Mr. R. Chapa de la Croix Rouge. Le spectacle qui s'offrit à leurs yeux les émut profondément. Des prisonniers de droit commun et des républicains captifs y purgeaient leurs peines. Une discipline implacable, une mauvaise nourriture et une hygiène déplorable caractérisaient ces sinistres lieux où pullulaient les parasites.

Cette visite ne demeura pas sans suite.

Des autorités hispaniques compatirent au sort des Belges, notamment la fille du général qui fut pendant la guerre d'Espagne, le président des hôpitaux de la péninsule. Le général Loriga, commandant militaire de la région obtint le transfert des équipages belges du camp de Miranda vers la caserne d'Orduna. Nos marins y bénéficièrent d'un régime beaucoup plus libéral. Après six semaines de Miranda, ils apprécièrent à leur juste valeur l'amélioration du logement, la qualité de la nourriture et la liberté de mouvement. De grandes entreprises belges ayant un siège en Espagne, prirent également des initiatives pour adoucir le sort des internés: Solvay et l'Asturienne des



Le Général Rommel et son prisonnier le Général écossais Fortune sur la grand place de St Valery en caux lors de la reddition du port cauchois le 10 juin 1940

Crédit photo -Imperial war museum

mines se montrèrent particulièrement généreux.

Un choix difficile

Sans nouvelles du gouvernement belge qui errait en France (Le premier ministre et le ministre des affaires étrangères ne gagnèrent l'Angleterre qu'en octobre 1940) l'état-major du Corps de Marine affrontait les séquelles de la capitulation de l'armée de campagne du 28 mai 1940.

Côté espagnol le ministre de la marine Salvador Moreno Fernandez, admirait la position adoptée par le roi Léopold III et était donc favorable au rapatriement des internés. A l'ambassade de Madrid le ton était plus réservé, sans pour autant recommander explicitement l'évasion pour l'Angleterre ou la poursuite de la lutte. A l'époque Mr Pierlot et consorts cherchaient eux mêmes à rentrer en Belgique

Ayant examiné le pour et le contre, l'état-major du Corps de Marine opta pour le rapatriement, solution qui répondait aux vœux de la plupart des membres des équipages. Le major Decarpentrie, le Lt. Seron et l'aumônier Leclef entreprirent aussitôt un ensemble de démarches auprès des

instances officielles: le ministère de la marine, et les ambassades de Belgique et d'Allemagne à Madrid. Démarches longues et confuses en raison de l'ambiguïté de la situation.

Le rapatriement

La demande initiale belge sollicitait l'autorisation de rentrer "librement" au pays, c.-à.-d. sans contrainte ultérieure. Après de longs pourparlers, en raison de la lenteur des communications, le cas des internés fut soumis à la commission d'armistice fonctionnant à Wiesbaden. Les choses traînèrent jusqu'au 3 novembre, date de l'arrivée du prince de Mérode et du général Hannecart qui s'occupaient du rapatriement des Belges réfugiés en France. Le privilège sollicité par les internés ne fut pas accordé: ils étaient autorisés à rentrer au pays mais aux conditions de l'armée de campagne: les officiers de carrière partant pour un oflag, les Flamands étant libérés. Les marins wallons étaient destinés à un stalag. Le 27 novembre, après une réunion à Bilbao du major Decarpentrie, du Cdt Delstanche et de l'aumônier Leclef avec le consul Dubois, une pétition fut envisagée par les équipages chaque marin signant une déclaration qu'il rentrait à ses risques et périls.

Autre solution singulière envisagée: se faire expulser par le gouvernement de Madrid. Toutes ces tergiversations prirent du temps et s'échelonnèrent sur plusieurs mois. En décembre 1940, après plus de six mois d'internement, l'intervention d'une éminente personnalité belge, le comte van der Burght, ami du Commandant Wyate de l'ambassade des Etats-Unis (et pourvoyeur des équipages en vêtements chauds pour l'hiver) Wiesbaden et l'ambassade d'Allemagne finirent pas donner le feu vert. Le 14 février 1941 les formalités administratives étaient enfin réglées. Les équipages du Corps de Marine pouvaient regagner la Belgique. L'adjudant De Houwer qui commandait les captifs d'Orduna, organisa le difficile voyage du retour. Quant au major Decarpentrie, officier de carrière et peu soucieux de gagner un oflag, il fit le choix de rester interné à Bilbao où il jouissait d'ailleurs d'une grande liberté de mouvement.

A juste titre, le Corps de Marine, durement malmené par les événements, bénéficia d'une flatteuse citation à l'ordre du jour de l'armée. Modeste consolation après beaucoup de déboires.

Paul Eygenraam

Advies, installatie, onderhoud en ondersteuning



Frank Dierickx Informatica

FDI bvba
Kruisstraat 92C, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90
e-mail frank@fdi.be

MIDDELLANDSE ZEE-Eskader bezoekt België

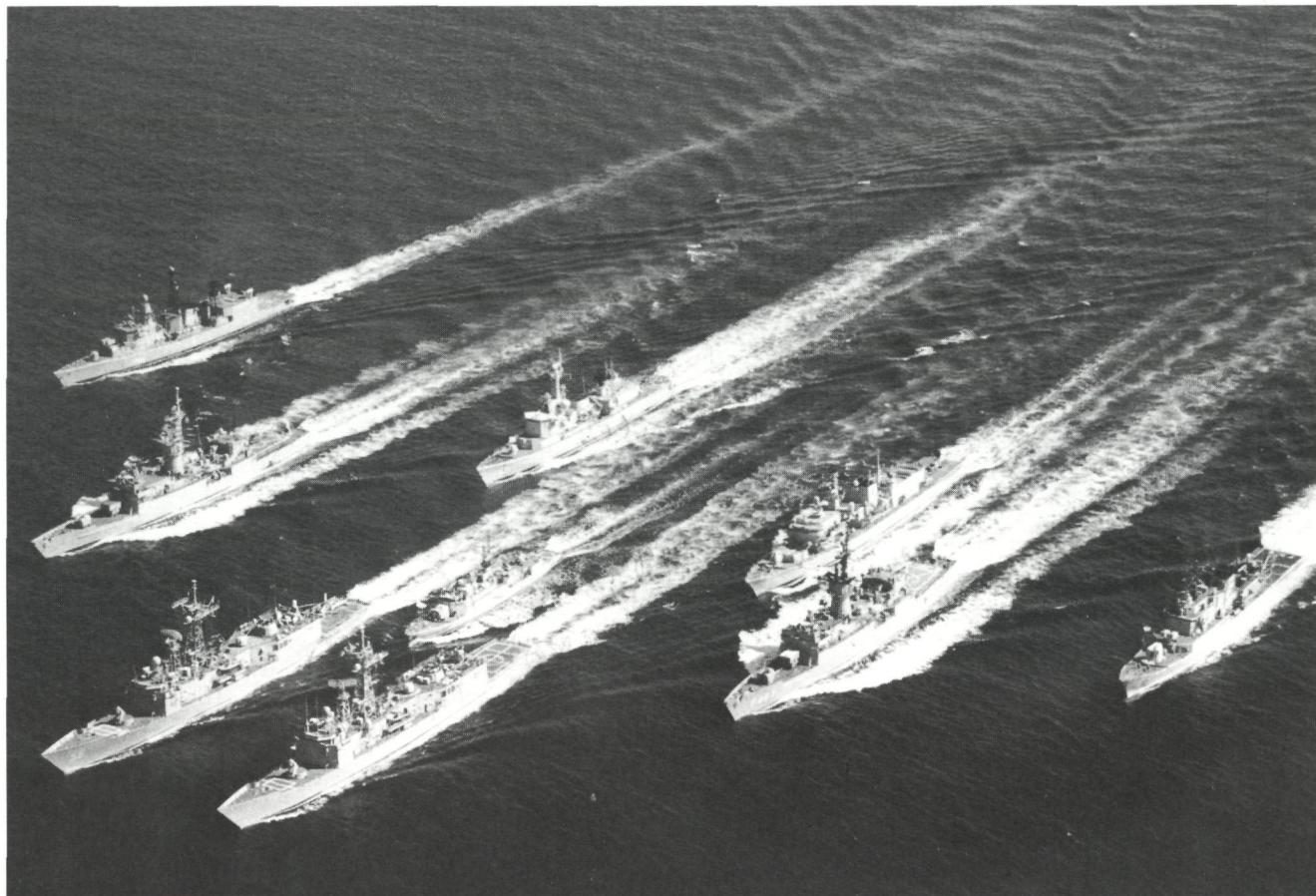
Van 18 tot 21 april meerden 12 schepen van het Standing Naval Force Mediterranean af aan de Scheldekaaien in Antwerpen. Het eskader, onder bevel van de Spaanse Commodore Fernando del POZO, bestond uit het vlaggeschip SPS *Reine Sofia*, HMS *Argyll* (afgelost door HMS *Manchester*) USS *Simpson*, FGS *Lübeck* (afgelost door FGS *Rheinland-Pfalz*), TCG *Akdeniz*, HS *Thrace*, HMNS *Van Speijk*, ITS *Aliseo*, HDMS *Olfert Fisher* en het bevoorradingschip SPS *Patiño*.

Het aantal schepen ingedeeld bij STANAVFORMED varieert tussen

de 8 en 12 fregatten en/of destroyers. De operationele controle valt onder COMNAVSOUTH in Napels en het bevel over het eskader roteert tussen de naties die een permanente bijdrage leveren aan het eskader, met name Amerika, Griekenland, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Spanje en Turkije. Soms worden Portugese, Duitse, Belgische¹ en zelfs de Deense schepen voor een korte periode toegevoegd. Het jaarlijkse programma bestaat voor ongeveer 55% uit NAVO- en nationale oefeningen en andere trainingssessies, 30% havenbezoeken en 15% onderhoudsperiodes.

Het operatiegebied van STANAVFORMED situeert zich vooral in de Middellandse Zee, een watermassa dat zich uitstrekt van de Straat van Gibraltar tot het Suez Kanaal en waar meer dan 1/3 van 's werelds scheepvaart gebruik van maakt. De belangrijkste strategische punten zijn de Straat van Gibraltar, het Suez Kanaal en de Bosporus, samen met de Zee van Marmaris, de toegangspoort tot de Zwarte Zee.

De Middellandse Zee grenst aan 17 landen met een totale bevolking van zo'n 330 miljoen mensen van verschillende culturele, politieke, etni-



STANAVFORMED maart '98

¹ Van 13 september tot 17 november 1994 was BNS *Wandelaar* ingedeeld bij SNFM

sche, economische en godsdienstige achtergronden. Het spreekt voor zich dat er zich dan ook ettelijke problemen voordoen. Door de gespannen politieke en etnische situaties, vooral in het Midden-Oosten, Noord-Afrika en de Balkan, loopt de wereldvrede hier een groot risico. Volgens Commodore del POZO *"is de NAVO er zich terdege van bewust dat er een toename is van mogelijke conflictaarden in verschillende gebieden van de Middellandse Zee. Als antwoord tracht de Alliantie te streven naar een gemeenschappelijke vrede door een open houding aan te nemen naar de niet-NAVO-landen toe. Het programma van mijn eskader is daar zeker een bewijs van. Zo zullen we dit jaar afmeren in Koper (Slovenië), Constanza (Roemenië), Varna (Bulgarije), Durres (Albanië), Alexandrië (Egypte) en Haifa (Israël)"*.

Als onderdeel van een ruimer PfP-programma worden ook regelmatig oefeningen gehouden met de PfP-marines. Of deze marines op termijn kunnen geïntegreerd worden in de NAVO-vlootverbanden zei Commodore Fernando del POZO dat *"de NAVO deze kandidaten met open armen zal ontvangen. De vraag is echter of deze marines zich aan onze normen kunnen aanpassen. Ik vermoed dat het hen zware inspanningen zal kosten vermits zij nu al een gebrek hebben aan het juiste materiaal, wapensystemen en communicatiesystemen zoals de LINK-11 en gestandaardiseerde brandstofconnecties voor de bevoorrading op zee"*.

Van NAVOCFORMED tot STANAVFORMED

Reeds in 1968 uitten de NAVO-defensieministers hun bezorgdheid over het grote strategische belang van de Middellandse Zee voor de Alliantie en het toenemen van het aantal Russische oorlogsschepen in het gebied. Het NAVO-Defensie Planningscomité riep daarom een pe-

riodiek vlootverband in het leven, de Naval-On-Call-Force Mediterranean (NAVOCFORMED).

Deze maritieme strijdkracht, bestaande uit escorteschepen (fregatten of destroyers), zou tijdens eventuele conflicten of spanningen vlug inzetbaar zijn. Door hun deelname aan verschillende oefeningen en havenbezoeken zou het eskader tevens de solidariteit tussen de leden van de zuidelijke NAVO-flank aantonen en een mogelijkheid bieden om de tactische en communicatie plannen en procedures van de NAVO uit te testen. De 1ste activatie vond plaats in Augusta, Sicilië op 22 april 1970. Onder bevel van de Italiaanse kapitein L. BAUSI bestond het eskader uit het vlaggeschip ITS Impavido, HMS Cleopatra, USS E.A. Greene, TCG Gemlik en HS Sfondoni.

NAVOCFORMED werd 2 maal per jaar gedurende 1 maand geactiveerd. Oorspronkelijk stelden vijf NAVO-landen een schip ter beschikking: Italië, Groot-Brittannië, Amerika, Griekenland en Turkije.

Stilaan werden de activaties tot 2 maanden verlengd en deelden andere naties een van hun schepen in bij het eskader (ondermeer de Duitse en Spaanse marines in 1989).

In haar 21 jaar werd het eskader slechts een keer operationeel ingezet, tijdens de 41ste activatie.

Deze begon op 10 september 1990 en was oorspronkelijk gepland om op 11 december te eindigen. Door de Golfoorlog van 1990/91 duurde de activatie echter tot 25 maart 1991 omdat de NAVO besloot het vlootverband de geallieerde aanvoerlijnen via de Middellandse Zee naar de Golf te laten patrouilleren. Gedurende Operatie SOUTHERN GUARD had de NAVO een pool van 30 schepen waarvan permanent 8 escorte- en 2 bevoorradingsschepen bij NAVOCFORMED ingedeeld waren.

De 43 NAVOCFORMED activaties bleken een uitstekende test voor de oprichting van een permanent Mid-

dellandse Zee-eskader. De NAVO-Defensieministers steunden dan ook het voorstel om van de "on call force" een "standing force" te maken.

Op 30 april 1992 verwelkomde de NAVO dan haar 3e permanente vlootverband STANAVFORMED.

De inauguratie vond plaats in Napels en onder bevel van de Turkse Commodore Lutfu SANCAR begon STANAVFORMED aan haar eerste deployment met TCG Turgutreis, HMS Glasgow, USS Boone, ITS Aliseo, HS Sachtouris, HMNZS Pieter Florisz, FGS Bayern en SPS Balears.

De oprichting van STANAVFORMED kaderde volledig in het nieuwe strategische concept van de NAVO.

Hoofdpodochten komen in grote mate overeen met deze van haar voorganger:

- de solidariteit binnen de Alliantie aantonen
- deelname aan NAVO- en nationale oefeningen
- een kern vormen waarrond, in tijden van crisis of oorlog, een sterke maritieme strijdkracht kan opgebouwd worden
- bijdragen tot de ontwikkeling van nieuwe tactische en communicatieplannen van de NAVO

Amper 2,5 maand na haar oprichting kreeg STANAVFORMED haar eerste operationele opdracht.

De toenmalige secretaris-generaal van de NAVO, Manfred WÖRNER, stelde SNFM ter beschikking van de VN om deel te nemen aan het wapen- en handelsembargo tegen ex-Joegoslavië. Op 16 juli kwam het bevel op te stomen naar de Adriatische Zee om ingezet te worden bij Operaties MARITIME MONITOR, MARITIME GUARD en SHARP GUARD.

STANAVFORMED bleef de embargo-taken uitvoeren tot 12 juni 1996,

datum waarop de VN besliste het embargo op te heffen na de ondertekening van de "Dayton Akkoorden"².

Ondanks de definitieve beëindiging van het embargo op 1 oktober 1996 heeft STANAVFORMED, op roterende basis permanent één van haar schepen in de Adriatische Zee ter ondersteuning van de SFOR.

Het eskader heeft ondertussen wel haar gewone oefenprogramma's terug opgenomen en laat de NAVO-vlag zien zowel in de havens binnen de Middellandse Zee als daarbuiten. Recent nam het eskader deel aan STRONG RESOLVE-98, de grootste NAVO-oefening sinds de TEAMWORK-series. Na het beëindigen van deze oefening bezocht het eskader, voor de eerste maal sinds haar oprichting, verschillende Noord-Europese havens.

"Het bezoek van STANAVFORMED aan Noord-Europese havens toont dat de NAVO-vlootverbanden zowel binnen en buiten hun toegewezen operationele gebieden inzetbaar zijn. Dit is in de eerste plaats te danken aan de flexibiliteit en de mobiliteit eigen aan maritieme strijdkrachten. Tevens toont het de bereidwilligheid van de Alliantie om zich waar dan ook te engageren indien een beroep gedaan zou worden op haar maritieme strijdkrachten" aldus Commodore Del POZO.

Op de vraag hoe hij STANAVFORMED ziet evolueren zei de Commodore dat *"Voor zover het de uitrusting van de schepen betreft er een trend is naar een grotere integratie en standaardisatie. De schepen worden meer en meer met dezelfde wapensystemen, voortstuwing en ander materiaal uitgerust. Wat betreft de samenstelling van het eskader is het volgens mijn inziens niet nodig het aantal schepen op te voeren. Een vlootverband bestaande uit een 8-tal escorteschepen, eventueel een tanker en een duikboot, zouden een nog*

beter uitgebouwde maritieme strijdkracht vormen. Onlangs kreeg ik voor een korte periode een duikboot en enkele mijnenbestrijdingsschepen aan mijn eskader toegewezen. Dit verhoogde natuurlijk niet enkel onze trainingscapaciteiten maar zou in geval van een echte operationele inzet de mogelijkheden van mijn eskader aanzienlijk laten toenemen.

Een andere evolutie die men opmerkt is een verandering in onze oefenscenario's waarbij de nadruk meer komt te liggen op Maritime Interdictie Operaties (MIO) en Non-Combatant Evacuation Operaties (NEO). Dit wijst tevens op een verschuiving van "blauw"-water-operaties naar "bruin"-water-operaties. Toch mogen we onze meer traditionele AAW-ASW- en ASuW-oefeningen zeker niet verwaarlozen want dit zou onze operationele inzetbaarheid verminderen".

Met dank aan:

Commodore Fernando del POZO,
SP N - COMSTANAVFORMED

Lieutenant-Commander Juan RODRIGUES,
SP N - Staff Public Information
Officer SNFM

G.A.H. Toremans

SNFM Programma 1e helft 1998

Napels	(20 - 26/01)
Toulon	(04 - 09/02)
Catania	(16 - 24/02)
Cartagena	(06 - 09/03)
Portsmouth	(23 - 30/03)
Amsterdam	(05 - 08/04)
Hamburg	(09 - 14/04)
Antwerpen	18 - 21/04)
Malaga	(24/04 - 04/05)
Tanger	(07 - 10/05 ?)
Ancona	(27/05 - 02/06)
Koper (Slovenië)	(04 - 06/06)
Constanza (Roemenië)	(12 - 14/06)
Varna (Bulgarije)	(27 - 26/06)
Durres (Albanië)	(08 - 12/07)
Palermo	(14 - 20/07)



² Tijdens de periode 22 november 1992 en 12 juni 1996 werden er meer dan 70.000 schepen ondervraagd waarvan er ongeveer een 7000 werden geboord of afgeleid naar een Italiaanse haven voor verdere inspectie.

NOTRE MARINE FAIT ESCALE AU PORT DE BRUXELLES

Nombreux sont les Bruxellois ... et les autres, qui ignorent le rôle majeur du Port (de mer) de Bruxelles. Coeur logistique de la capitale, cette entité est non seulement indispensable pour l'économie de la Région de Bruxelles-Capitale et de son hinterland, mais également pour la mobilité urbaine. Plus de 5.000.000 de tonnes de marchandises y transitent en effet chaque année par voie d'eau, soit l'équivalent de 200.000 camions de 25 tonnes.

Pour mieux faire découvrir cette réalité la Région organise annuellement depuis 1996, date du centième anniversaire de sa création, une journée "grand public".

Ce 9 mai dernier, au travers de diverses animations organisées à l'avant-port, les visiteurs purent se rendre compte de l'importance de ce poumon économique au coeur de l'Europe et des multiples activités déployées dans ce vaste complexe industriel.

Au "port en fête", notre Marine était bien sûr, l'invitée d'honneur. Le groupe belgo-néerlandais de lutte contre les mines, composé des navires belges A960 Godetia et Lobelia et des chasseurs Tripartites hollandais Maassluis et Delfzijl, avait fait escale ce week-end là au coeur du pays et y suscita un vif intérêt de la part d'un public estimé à 15.000 personnes.

Si la visite bruxelloise de ce groupe naval confirmait assurément la vocation de port de mer de notre capitale, la présence physique et répétée de notre Marine dans tous les coins du pays demeure indispensable pour convaincre autorités et opinion publique de la nécessité pour la nation,



La présence de notre Marine demeure plus que jamais indispensable au sein du public

Photo Fr. Philips

de disposer d'un tel outil, pas seulement d'un point de vue militaire, mais surtout comme moyen essentiel pour assurer, en temps de paix, un ensemble de missions civiles requises par les institutions (inter) nationales.

Un tel succès de foule à Bruxelles est significatif de l'intérêt que porte nos concitoyens aux choses de la mer et justifie pleinement la présence de

notre Marine pour répondre à cette attente, pour la connaître d'avantage et apprécier à leur juste valeur, les qualités de travail de ses 2.500 très professionnels marins.

D'ors et déjà fusent des quais de Bruxelles ou d'ailleurs de vibrants: "... ce n'est qu'un au revoir!".

Saint Bernard du Spuikom



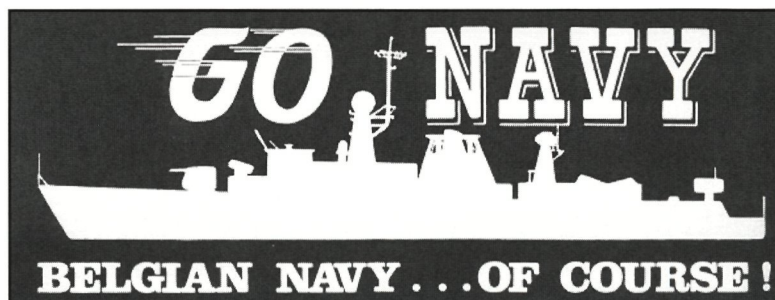
Le port de Bruxelles en chiffres

- Distance de la mer: 120 km, dont 14 km. relèvent de la Région bruxelloise.
- Superficie d'eau: 80 ha comprenant 3 bassins d'évitage
- Longueur des quais: 11,5 km, dont 2,8 km pour navires de mer
- Superficie d'entreposage: 64 ha dont: 9 ha au port
 - 37 ha à l'avant-port
 - 6,5 ha au port d'Anderlecht
 - 11,5 sur le terrain "T.I.R."
 - 160.000 m² d'entrepôts
- Accessibilité de la voie d'eau :
 - pour les navires de mer jusqu'à 4.500 Tx.
 - pour les péniches jusqu'à 4.500 T. Et bientôt jusqu'à 9.000 pour les convois poussés, après travaux de modernisation.
- Tirant d'eau/largeur: 5,80 m / 55 à 77 m jusqu'à l'avant-port,
 - 4,00 m / 22 à 35 m jusqu'au Bassin Vergote,
 - 2,50 m / 10 à 22 m ensuite, en direction de Charleroi
- Transit / tonnage: - 9.500.000 tonnes de marchandises via le port dont:
 - 5.000.000 par voie d'eau, ce qui représente 200.000 camions de 25 tonnes!
 - 4.000.000 par voie de terre et
 - 500.000 par chemin de fer
- Emploi: 300 sociétés sont installées sur le site et offrent 10.000 emplois répartis en:
 - 5.500 ouvriers qualifiés ou non,
 - 4.500 employés
 - 63% de l'emploi est occupé par des ressortissants de la Région Bruxelles-Capitale.

(Source: Port de Bruxelles)

**ZELFKLEVER
AUTOCOLLANT**

25,-BEF
Portkosten 17,-BEF
Frais d'envoi 17,-BEF



Samenwerking BELGISCHE en ZUID-AFRIKAANSE Marines

Sinds enkele tijd is er een nauwere samenwerking merkbaar tussen onze Marine en de Zuid-Afrikaanse Marine (SAN). Een bewijs hiervan is de accreditatie van Captain Alan GREEN als Marineattaché van Zuid-Afrika voor ons land.

Het begon met het aanleggen van de SAS DRAKENBERG in Zeebrugge van 6 tot 8 juli 1994, gevolgd door een bezoek van de Zuid-Afrikaanse Chief of Naval Staff aan ons land op 13 september van hetzelfde jaar. Het jaar daarop bracht de BNS GODETIA, met leerlingen van de HZA, een tegenbezoek aan Kaapstad (1-4 maart 1995). In september volgde een eerste uitwisselingsprogramma tussen de beide marines waarbij wij LTZ OTS voor een periode van 3 maanden (07/09 tot 27/12) naar Zuid-Afrika stuurden. LTZ OTS scheepte in aan boord van verschillende SAN-schepen.

Ongeveer dezelfde periode kwam de Lt. Cdr. BLAINE, naar ons land. Zijn programma omvatte vooral de kennismaking met onze mijnenbestrijdingsdienst. Zo zag men Cdt Blaine aan boord van de CROCUS tijdens de oefening Sandy Coast, de NARCIS tijdens haar STANAV-

FORCHAN-periode, de BELLIS voor een introductie met de MOST en de LOBELIA voor een kennismaking met de NBCD-oefeningen. Van 21 tot 28 november ging JS naar Zuid-Afrika waar hij Vice-admiraal Simpson-Anderson ontmoette en waarbij een evaluatie over bovenvermeld uitwisselingsprogramma en toekomstige programma's aan bod kwamen. Van 3 tot 7 april 1997 bracht Divisieadmiraal VERHULST, op uitnodiging van de Stafchef van de SAN, een officieel bezoek aan Kaapstad en Simon's Town om onze Marine te vertegenwoordigen bij de viering van de 75ste verjaardag van de SAN. Hoogtepunt was de internationale vlootparade in Granger Bay, Kaapstad waaraan 34 schepen uit 14 landen en 35 Stafchefs van Marine deelnamen.

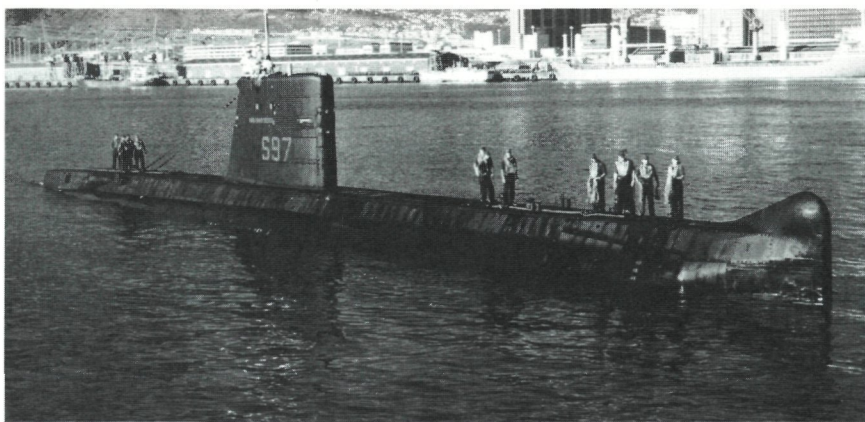
In september kwamen Commander BLAKE, MCM Officier bij de SAN en Captain Alan GREEN, de Marineattaché van Zuid-Afrika voor België, naar Eguermin voor een briefing over het nieuwe KMV-project en mogelijke cursussen voor duikers/EOD in Zeebrugge. Dezelfde maand brachten enkele leden van het SA Institute of Maritime Technology een bezoek aan de NATO MWSIM.



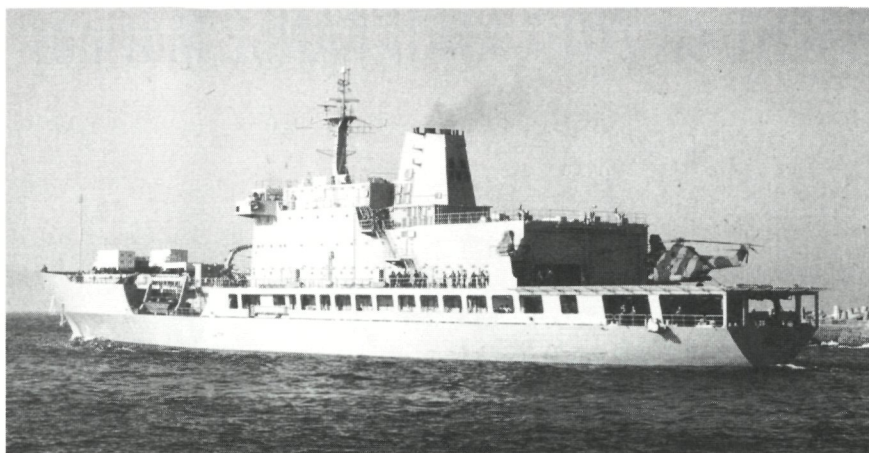
Mogelijke toekomstige samenwerkingsprogramma's omvatten de eventuele deelname van een Belgisch Marineofficier aan een Zuidpoolcampagne aan boord van de SAS OUTENIQUA en de opleiding van Zuid-Afrikaanse marineofficieren en -onderofficieren op MCM-vlak in Eguermin en duikers/EOD.

OPDRACHTEN & TAKEN

De Zuid-Afrikaanse marine heeft, volgens mijn mening, wel enkele raakpunten met de Belgische marine. Als kleinste van de 3 strijdkrachten krijgt de SAN ook het kleinste deel van het defensiebudget waarin, zoals bij onze marine, proportioneel gesnoeid werd zonder rekening te houden met de nationale en internationale opdrachten. Zoals in ons land staat het defensiebudget voortdurend onder druk vanuit andere ministeries en departementen die aandringen op meer geld voor sociaal welzijn en economische vooruitgang. Door het feit dat een marine meestal buiten het gezichtsveld van het grote publiek



S97 Maria Van Riebeeck



A 301 Drakensberg

haar opdrachten uitvoert, is men ook in Zuid-Afrika ofwel onwetend, soms zelfs onverschillig, tegenover deze tak van de strijdkrachten. Een goed uitgeruste marine is echter belangrijk voor het welzijn van een natie. Van bij zijn aanstelling als Stafchef van de Marine heeft Vice-admiraal Simpson-Anderson het dan ook als een van zijn belangrijkste taken beschouwd de regering en de bevolking hiervan te overtuigen.

Zuid-Afrika is een maritieme natie. Met een kust van 2.995 km en een EEZ van 1.1 miljoen km² zijn de opdrachten van de SAN dan ook veelvuldig. In tijden van crisis of oorlog stelt de marine haar nautische en militaire middelen ter beschikking om de scheepvaartroutes en havens, zowel voor de eigen kust als voor bevriende Afrikaanse landen, te verdedigen. Niet minder dan 90% van de import en export van goederen, grondstoffen en andere levensnoodzakelijke middelen gaan via de 5 havens en maritieme aanvoerroutes. Sommige niet-maritieme Afrikaanse landen maken ook gebruik van de Zuid-Afrikaanse havens Kaapstad, Durban, Richard's Bay, Port Elisabeth en East London. De vrije toegang tot de zee is dan ook van cruciaal belang.

In vrede tijdstijd verzekert de marine de Zuid-Afrikaanse aanwezigheid op zee door deelname aan nationale en internationale militaire, technische en humanitaire hulpacties, controle van de territoriale en de EEZ-wate-

ren, visserijcontrole, oceanografisch onderzoek, assistentie bij douane en politieoperaties (anti-drug, piraterij, smokkel), redding op zee en oefeningen met bevriende marines.

Zo verleende de SAN al materiële hulp aan Zaïre voor de herstelling en modernisering van de havens, aan Namibië bij het vrijwaren van hun visgronden tegen illegale visvangst, grenscontroles voor Mozambique, medische hulp aan de Comoren en Madagaskar en humanitaire hulp voor Somalische en Rwandese vluchtelingen.

In 1994 werd de 1e Regionale Maritieme Conferentie in Kaapstad georganiseerd met Vice-admiraal Simpson-Anderson als voorzitter. Deze conferentie had als doel het tot stand brengen van een nauwe samenwerking tussen de verschillende Afrikaanse staten en te bestuderen of men op termijn eventueel kan komen

tot een unie van Afrikaanse landen die een gemeenschappelijke interesse hebben in het behoeden van de zuidelijke Afrikaanse wateren.

Joe Modise, verklaarde "dat het de plicht van Zuid-Afrika is haar buurlanden en andere Afrikaanse landen te helpen in het vrijwaren van de maritieme aanvoerroutes en actief moet meewerken aan internationale operaties, met name aan Mozambique, Namibië, Tanzania en Angola bij de controle van hun territoriale en EEZ-wateren". Onlangs verzocht Mozambique nog om de hulp van de SAN bij het patrouilleren van de kustwateren bij de strijd tegen de illegale visserij. Tanzania deed een gelijkaardig verzoek. Tot nu toe heeft de SAN deze verzoeken niet kunnen inwilligen en dit door het gebrek aan voldoende operationele eenheden.

Vice-admiraal Simpson-Anderson verklaarde tijdens de SAN-75 zeer opgetogen te zijn met de waardering die zijn marine mocht ontvangen, niet enkel vanwege President Nelson Mandela maar ook van de binnen- en buitenlandse pers. Onmiddellijk na de vlootparade verkondigde President Mandela namelijk dat de modernisering van de SAN niet langer een punt van discussie kon zijn. In marinekringen beschouwde men deze uitspraak dan ook als het groene licht voor de aanschaf van de nieuwe korvetten en duikboten. "Het gaat hier dus om een pakket dat de komende 25 à 30 jaar de economie



M1214 Walvisbaai

DE VLOOT

3 Daphne-klasse duikboten

SAS EMILY HOBHOUSE
SAS MARIA VAN RIEBEECK
SAS JOHANNA VAN DER MERWE

9 Warrior-klasse strike-craft¹

SAS SHAKA (ex-P.W.Botha)
SAS ADAM KOK (ex-Frederik Creswell)
SAS SEKHUKHUMI (ex-Jim Fouche)
SAS ISAAC DYOBHA (ex-Frans Erasmus)
SAS RENE SETHREN (ex-Oswald Pirow)
SAS GALESHEWE (ex-Hendrik Mentz)
SAS JOB MASEGO (ex-Kobie Coetsee)
SAS MAKHANDA (ex-Magnus Malan)
SAS JAN SMUTS (geen naamswijziging)

3 T-2212 Catamaran patrouilleboten

28 5-ton Namacura-klasse patrouilleboten

4 Ton-klasse mijnenvegers

SAS WALVISBAAI
SAS KIMBERLEY
SAS EAST LONDON
SAS WINDHOEK

4 River-klasse mijnejagers

SAS UMKOMAAS
SAS UMENGI
SAS UMZIMKULU
SAS UMHLOTI

1 Hecla hydrografisch onderzoekschip

SAS PROTEA

1 Opzoekingsschip

SAS CUSTOS

2 Logistieke steunschepen

SAS DRAKENSBERG
SAS OUTENIQUA

1 Arctisch onderzoeksschip

SA AGULHAS

1 Duikondersteuningsvaartuig

SAS FLEUR

1 SAR-schip

SAS P-1551

8 Delta 80-klasse LCU's

3 Havenslepers

in Zuid-Afrika nieuw leven zal inblazen" aldus Mr. Joe Modise. Kort voordien had Vice-admiraal Simpson-Anderson nog verklaart dat de toekomst voor zijn marine "er somber uit ziet en nog met moeite in haar huidige vorm kan blijven bestaan indien de regering niet spoedig met positief nieuws over de brug komt. Het budget is amper voldoende om onze schepen operationeel te houden, laat staan nieuwe investeringen te overwegen. Het is hoofdzakelijk dankzij de motivatie van het marinepersoneel dat de operationele capaciteit van

onze schepen op een hoog peil blijft, ondanks de geringe middelen die ter beschikking zijn. Maar vele van onze goed opgeleide mensen verlaten de marine voor beter betaalde jobs in het burgerleven".

Maar tot op heden heeft de Zuid-Afrikaanse regering nog steeds geen definitieve beslissing genomen, noch werden de nodige budgetten vrijgemaakt. Wel heeft de SAN en ARMSCOR een militaire en technische evaluatie gemaakt van de voorstellen die al de gouvernementele goedkeuring kregen.

¹ Op 1 april 1997 werden de Minister-klasse strike craft, genoemd naar ministers van het Apartheids-regime, herdoopt tot WARRIOR-klasse, genoemd naar Afrikaanse strijders.

GESCHIEDENIS

- 1861** Oprichting Marinevrijwilligerskorps in Port Elisabeth
- 1912** Oprichting SA Division Royal Navy Volunteer Reserve (SADRVR)
- 1922** Aankomst 3 ex-Royal Navy mijnenvegers in Simon's Town (HMSAS Protea, HMSAS Immortelle en HMSAS Sonnebloem). Deze datum is algemeen aanvaard als de start van de Zuid-Afrikaanse marine
- 1923** Oprichting South African Naval Service (SANS)
- 1934** Ontbinding van SANS
- 1939** Oprichting SA Seaward Defence Force (SADF)
- 1944** Samensmelting SADF en SADRVR tot SANF
- 1944** Transfer van 3 Loch-klasse fregatten (HMSAS) Transvaal, HMSAS Good Hope en HMSAS Natal)
- 1951** SANF hernoemd in SA Navy (SAN)
- 1952** Prefix schepen veranderd van HMSAS in SAS
- 1955** Ondertekening van de "Simon's Town Agreement" waarbij o.m. de marinebasis van Simon's Town aan de SAN overgedragen wordt
- 1959-1964** SAN neemt 28 ex-RN schepen in dienst (5 patrouilleboten, 10 mijnenvegers en 13 fregatten)
- 1957** RN verlaat Simon's Town na 143 jaar
- 1961** Zuid-Afrika wordt een republiek
- 1967** RN sluit haar South Atlantic Station
- 1969** Oprichting Onderzeebootdienst
- 1970-1971** Indienstname 3 Daphné-klasse duikboten
- 1977-1982** Indienstname 9 Minister-klasse strikecraft
- 1975** Bestelling 2 A69-Aviso's en 2 Agosta-klasse duikboten in Frankrijk
- 1975** Na 180 jaar verlaat de RN definitief de Zuid-Afrikaanse wateren
- 1977** VN-wapenembargo tegen Zuid-Afrika, Frankrijk annuleert de aviso- en duikbootbestelling
- 1978** SAN concentreert zich op de verdediging van eigen kust- en territoriale wateren
- 1982** Uitdienstname fregat SAS President Kruger, SAN verliest haar "blue water" capaciteit.

Met name voor de fregatten Frankrijk met een Lafayette-variant, Duitsland met de Meko A200 en Meko 200SA, Spanje met het Type 590B en Engeland met het Project F3000. Mogelijke kandidaten voor de nieuwe duikboten zijn : Frankrijk met in een eerste fase nog een Daphné-klasse duikboot en tegen het jaar 2012 mogelijk de Scorpène-klasse, Duitsland met het Type 209-1400, Italië met de Longobardo-klasse, Zweden met een Götlund-variant en Engeland met de Upholder-klasse. Volgens de

laatste berichten zouden deze duikboten echter aan de Canadese marine verkocht worden.

ORGANISATIE

Vermits de regering in Pretoria ze telt, bevindt het hoofdkwartier van de SAN zich ook in de hoofdstad maar bijna alle andere marine-faciliteiten situeren zich voornamelijk rond Kaapstad.

De voornaamste marinebasis en het Weapons Analysis Establishment (Torpedo Test- en Evaluatie centrum) zijn in Simon's Town. Op Salisbury Island (Durban) is er een kleinere marinebasis die als thuishaven fungeert voor enkele Warrior-klasse strikecrafts en de kleine Namacurra-klasse patrouilleboten. Het voornaamste opleidingscentrum bevindt zich in Saldanha Bay, de Marineacademie in Gordon's Bay en de Technisch School in Bellville. De Marinestaf heeft haar gebouwen in Muizenberg.

Het personeelsbestand bedraagt 4.100 officieren, onderofficieren en matrozen en een Citizen Force (reserve-eenheid) van 1.200 mensen. De CF's zijn gevestigd in Kaapstad, Simon's Town, East London, Port Elisabeth, Durban, Johannesburg en Pretoria. Deze reserve-eenheden worden actief betrokken in de dagelijkse organisatie van de SAN. Zij kunnen ingezet worden bij de waldiensten (beveiliging van de haveninstallaties) en aan boord van operationele eenheden (meestal als duiker).

De meeste SAN-schepen hebben, in theorie, hun operationele leeftijd overschreden. Zowel de duikboten, de strikecraft, als de Ton-klasse mijnenvegers zijn dringend aan vervanging toe. Om de nodige wisselstukken voor deze schepen te bekomen is de marine genoodzaakt deze stukken op de 2^e hands-scheepsmarkten te gaan zoeken. Dit geldt vooral voor de Daphné-klasse duikboten en Ton-klasse mijnenvegers. Maar omdat dit type schepen praktisch nergens meer in de vaart is, wordt het steeds moeilijker nog de nodige technologische componenten en vervangstukken te vinden.

Hoever de SAN technologisch achterop raakte in vergelijking met andere Afrikaanse marines werd wel aangetoond door de 2 Keniaanse patrouilleschepen, NYAYO en UMOJA, aanwezig op de vlootparade. Hun missielen hebben een reikwijdte van ± 160 km daar waar de SAN strikecraft missielen slechts een 30 km ver gaan. Een 1^e prioriteit is natuurlijk



M1142 Umzimkulu

de aanschaf van 4 nieuwe korvetten, uitgerust voor ASW, AAW en ASuW opdrachten en mogelijk 4 nieuwe duikboten. Deze korvetten zullen de SAN terug een echte "blue water" capaciteit geven.

Doordat deze nieuwe schepen ten vroegste in 2005/2007 in dienst komen zal de SAN sommige van haar schepen nog één major service-life extension (SLEP) laten ondergaan. De SLEP voor de 25-jaar oude Daphné-klasse duikboten omvat de modernisering van de sonars, de action-data automatisatie, nieuwe periscopen en de upgrade van de ESM- en navigatieapparatuur. Momenteel ondergaan 2 van de 3 boten deze modernisering zodat er op dit ogenblik slechts 1 duikboot operationeel is.

De strike-craft zullen door de SLEP tot 2007 in operationele dienst kunnen blijven. Hun upgrade omvat de

volledige vernieuwing van het Combat Information Centre, nieuwe propulsie en de installatie van nieuwe wapensystemen, doelzoekapparatuur en decoy-systemen.

De strike-craft zijn eerder ongeschikt voor een deel van opdrachten die zij moeten uitvoeren.²

Ondanks hun intensieve gebruik hebben deze 17 jaar oude schepen nog steeds een hoge operationele waarde. De SAN houdt dan ook ten alle tijde 6 van de 9 schepen operationeel, terwijl er 3 in verschillende stadia van onderhoud zijn.

Enkel de bevoorradingsschepen en mijnenbestrijdingsdienst zijn nog redelijk up-to-date te noemen. De marine voorziet wel een modernisering van de Ton-klasse mijnenvegers wat hun operationele leven met nog eens 20 jaar (!) zou verlengen. Het mijnenbestrijdingsflottielje is de enige noemenswaardige mijnenbestrij-

dingsdienst op het zuidelijk Afrikaanse continent. Hoofdtak van het flottielje is het mijnenvegen van de havens en maritieme aanvoerroutes maar meestal worden de schepen ingezet voor visserijwacht- en SAR-opdrachten. De 8 schepen (4 Ton-klasse mijnenvegers en 4 River-klasse mijnenjagers) zijn echter onvoldoende om de havens en kustwateren van Zuid-Afrika doeltreffend te verdedigen. Momenteel moet de SAN een steeds groter deel van het defensiebudget reserveren voor het operationeel houden van haar overjarige schepen, met het resultaat dat er alsmaar minder geld overblijft voor personeelsuitgaven en nieuwe investeringen. Desondanks blijft de Zuid-Afrikaanse Marine de meest efficiënte en best uitgeruste marine op het Afrikaanse continent.

Met dank aan:

Fregatkapitein E. VERBRUGGHE
- ZSP/E

Captain Alan GREEN,
SAN - Marineattaché,
Ambassade van Zuid-Afrika

Foto's L. Van Ginderen

G.A.H. Toremans

² Doordat de SAN in 1982 haar fregatten uit dienst nam, kregen de strike-craft vele van de FFG-taken toegewezen. Ondanks dat deze schepen hier in het geheel niet op voorzien zijn, leveren zij uitstekende resultaten. Dit niet in het minst door de motivatie van de bemanningen. De strike-crafters worden binnen de SAN dan ook beschouwd als "a special breed of sailors".



BLUE HARRIER 1998

Tussen 20 en 30 april namen 43 mijnenbestrijdingseenheden uit 10 NAVO-landen (Amerika, België, Canada, Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Noorwegen) en STANAVFORCHAN, deel aan de jaarlijkse NAVO MCM-oefening **BLUE HARRIER**.

Onze marine was vertegenwoordigd door de 3 mijnenjagers BNS BEL-LIS, BNS LOBELIA en BNS MYOSOTIS en het logistieke steunschip BNS GODETIA.

De oefening, georganiseerd door COMBALTAP, stond dit jaar onder het bevel van COMGERFLEET, Vice-Admiraal Dirk HORTEN. Samen met een multinationale MW-staf had hij zijn hoofdkwartier in het COMGERFLEET HQ in Glucksburg.

Hoofdbetrachting van BH-98 was het opstellen van een totaalbeeld van de mijnendreiging in de verschillende oefengebieden en de hiermee gepaard gaande beperking voor de scheepvaart.

De beoogde objectieven waren:

- uittesten van de MCM Reaction-strijdkrachten en de multinationale MW Staf in een regionaal crisis-scenario
- samenwerking promoten tussen de deelnemers
- experimentele MCM-tactieken en MCM-procedures uittesten
- verschillende MCM Risk Directives evalueren

Dit werd vooral benadrukt d.m.v.:

- praktische lead-through-operaties met gesimuleerde mijnenexplosies volgens EXTAC852

- damage control-oefeningen
- MCMV-evacuatie vanop de ankerposities
- mijnenbestrijding in een vijandige EW en AAW omgeving.

Veel aandacht tijdens de oefening kreeg de evaluatie van de NAVO MCM Expert 857, het NAVO Planning & Evaluatie Programma, DARE, EOR- en EOD-procedures en de coördinatie tussen RNCS en AWNIS.

Na het beëindigen van de mijnenlegfase verzamelden de taakgroepen zich in hun respectievelijke oefengebieden op 20 april. De Duitse duikboot U-24 en de Deense HDMS Tumleren werden ingezet bij de lead-through en mijnenlegfasen. De eigenlijke mijnenjacht en -veegoperaties startten op 21 april in de scheepvaartroutes voor de havens van Kiel, Rostock, Lübeck en Stralsund. Om gecombineerde MCM-operaties mogelijk te maken waren de taakgroepen samengesteld uit een mix van mijnenjagers, -vegers en CDT- en EOD-teams uit Canada, Duitsland, Nederland, Noorwegen en Amerika. Zo had de BNS MYOSOTIS een binationaal CDT team van Belgische en Canadese duikers aan boord.

Tussen 24 en 28 april volgden nog anti-air-warfare oefeningen en mijnenlegoperaties vanuit de lucht. Op 30 april verzamelden alle deelnemende eenheden zich in Kiel voor de de-briefing ("hot wash-up").

Dit jaar was het de eerste maal, sinds de oprichting van de BH-oefeningen, dat een Duitse admiraal het operationele commando toegewezen kreeg. Sommige fasen van de oefening werden ook in de Duitse terri-

Scenario

BROWNLAND eist zijn historische rechten op om een toegang tot de open zee te krijgen via WHITELAND's territoriale wateren.

Ondanks hevige protesten van deze laatste tracht BROWNLAND haar voornemen hard te maken. Een van de middelen die hiervoor gebruikt wordt is het leggen van mijnenvelden om WHITELAND's havens en aanvoer-routes te blokkeren.

BROWNLAND's mijnenarsenaal bestaat uit zowel grond- en verankerde mijnen met akoestische, magnetische en druksensoren. Sommige zouden zelfs uitgerust zijn met een anti-sonar deklaag WHITELAND, dat nauwe banden met de Alliantie heeft, vraagt aan de NAVO een multinationale MCM-strijdkracht ter plaatse te sturen om zo de SLOC's en havens te beschermen.

toriale wateren voor de kust van Mecklenburg-Vorpommern gehouden.

En voor het tweede opeenvolgende jaar stuurde de Italiaanse marine mijnenbestrijdingsschepen: de mijnenjagers ITS RIMINI en ITS CHI-OGGIA en het tot MCM Commandoschip omgebouwde fregat ITS ALPINO.

Dit trio bracht ook een bezoek aan België van 15 mei tot 9 juni. Beide mijnenjagers liepen Oostende binnen voor MOST. De ITS ALPINO, met een apart programma, meerde af in de marinebasis van Zeebrugge.

Deelnemende MCM-eenheden

TG 500.00.00 Mijnenleg Taakgroep

HDMS Horten, HDMS Falster, HMONS Vale, FGS Hameln, FGS Norderney, FGS Fehman, FGS Schlei, FGS Zander

TG 500.00.01 Recovery & EOD Control Teams

HDMS Lindormen, HDMS Sleipner, HDMS Samsøe, FGS Norderney, FGS Fehman, FGS Schlei, FGS Zander, HNOMS Vale

TG 500.00.02

FGS Glucksburg

TG 500.01 - met operatiegebied voor Olpenitz

HMNS Scheveningen, BNS Bellis, FGS Sulzbach-Rosenberg, HNOMS Oksøy, HDMS Falster, HDMS Flyvefisker, HMS Hurworth

TG 500.02 - met operatiegebied voor Darss

FGS Mosel, FGS Bad Bevensen, FGS Marburg, FS Eridan, HMNS Delfzijl

TG 500.03 - met operatiegebied voor Falster

HNOMS Maaløy, HNOMS Hinnøy, ITS Rimini, BNS Lobelia, FS Cassiopee

TG 500.04 - met operatiegebied voor Grossenbrode

ITS Alpino, ITS Chioggia, HDMS Laxen, FGS Ulm, FGS Bad Rappenau

TG 500.05 - met operatiegebied voor Warnemünde

BNS Godetia, BNS Myosotis, HMS Walney, HMNS Maassluis, FGS Pegnitz, FGS Wolfsburg

TG 500.06

Duitse en Deense EOD- en CDT Teams aan boord van FGS Muelhausen

Noorse CDT teams aan boord van HNOMS Draug en HMONS Vale

Nederlandse CDT teams aan boord van het duikvaaruig HMNS Nautilus

Aan de wal gestationeerde Amerikaanse EOD MU12 Det.4 en Det.26

TG 500.07

FGS Tegernsee

Gebruikte afkortingen

AWNIS	- Allied Warning Information System
CDT	- Control Damage Team
COMBALTAP	- Commander Baltic Approaches
DARE	- Decision Aid for Risk Evaluation
EOD	- Explosive Ordnance Demolition
EOR	- Explosive Ordnance Reconnaissance
RNCS	- Regional Naval Control of NATO and Allied Shipping
SLOC	- Sea Line Of Communication

G. A. H. Toremans

DECOUVREZ LA MARINE A ZEEBRUGES

Les "Journées de la Marine" ...

un rendez-vous à ne pas rater....

La Base Navale de Zeebruges, qui ouvrira ses portes au public les vendredi 17, samedi 18 et dimanche 19 juillet à l'occasion des 17èmes Journées de la Marine, espère accueillir plus de 40.000 visiteurs.

Les installations de la Base Navale seront accessibles gratuitement et l'entrée se fera, comme l'année dernière, à hauteur des hangars du transport.

La société de transport "De Lijn" et la "SNCB" apporteront également leur contribution en proposant des tickets à prix réduits. Ils proposeront à partir de chaque gare belge un ticket "B-événement" ayant pour destination Knokke, la Base Navale étant accessible de Knokke en tram. L'arrêt du tram (Zeebrugge-kerk) se situe à 150 mètres de la Base Navale.

Le programme mis sur pieds par les organisateurs compte de nombreuses activités.

Comme les années précédentes, des bâtiments de la Marine, mais également d'autres pays seront amarrés à Zeebruges. Ils pourront être visités quotidiennement de 10h30 à 11h30 et de 13 à 17 heures.

Voici le programme complet de ces trois journées à ne manquer sous aucun prétexte :

Les navires attendus :

Les navires belges:

F910 Wielingen	frégate
F911 Westdiep	frégate
F912 Wandelaar	frégate
M917 Crocus	chasseur de mines tripartite
M908 Truffaut	dragueur de mines

Les navires étrangers:

Italie:	D560 Luigi Durand de la Penne	Destroyer
---------	-------------------------------	-----------



D560 Luigi Durand de la Penne

Pays-Bas:	F830 Tjerk Hiddes	Frégate
	M855 Scheveningen	Chasseur de mines
France:	F790 Lieutenant de vaisseau Lavallée	Corvette
Danemark:	P557 Glenten	Patrouilleur
Allemagne:	M1096 Passau	Chasseur de mines
	M1098 Siegburg	Chasseur de mines

La Pologne, la Russie et la Grande-Bretagne enverront également un navire dont le nom ne nous est pas encore connu au moment de mettre sous presse.

Les hélicoptères:

Alouette III de la Marine belge

Seaking de la Force Aérienne belge

A109 Agusta de la Force Terrestre belge

Les démonstrations de vol et sauvetage ne seront plus exécutées par mesure de sécurité.

Les expositions seront nombreuses :

Le premier hangar accueillera une exposition axée sur l'histoire du "d'Entrecasteaux". Cette rétrospective, montée par le Service des Relations Publiques de la Marine, commémore le 75ème anniversaire de l'arrivée à Bruges du croiseur français "d'Entrecasteaux".

Le thème du "d'Entrecasteaux" sera également mis en valeur par le club philatélique Nautica et par la Poste. Un bureau postal temporaire mettra en service, le samedi 18 uniquement, un cachet postal à l'effigie du croiseur-école. Nautica met sur pied une exposition philatélique sur le thème de la Marine.

Egalement présents dans ce hangar : la collection d'uniformes de Johnny Geldhof, le stand de l'OTAN, des pensionnés de la Marine, des Para-commandos et de la Marine Néerlandaise.....

Le hangar suivant hébergera les toiles des peintres de marine.

Ne manquez pas de vous arrêter au complexe sportif, les fanatiques du modélisme naval vont de nouveau occuper la piscine et les démonstrations de modèles réduits navigants se feront non-stop. Vous y trouverez également les aquarelles de Mr. P. Decq et la collection d'armes de D. Angellis.

Les plongeurs démineurs de Navclearmin et une exposition d'armes de marine se retrouveront aux hangars 1 et 4 situés à proximité des quais sur lesquels on trouvera également le bus d'Infofermi et d'anciens véhicules militaires (oldtimers).

On y retrouvera également une exposition statique de canots de sauvetage de la firme SKB et de voiliers de l'Ecole de Voile de la Marine, le club des radio-amateurs de la Marine sera également présent sous tente.

Egalement présents:

- Télévox, la télévision des Forces Armées
- l'ASBL "De Scute"
- un stand du "Cartoonfestival" de Knokke
- l'OCASC, l'office centrale pour actions sociales et culturelles
- une exposition de matériel d'armement par l'école d'artillerie de DETINAV
- le hangar de réparation des navires et son élévateur

Les enfants n'ont pas été oubliés : citons notamment la tour d'escalade para-commando, la piste d'obstacles gonflable, le grimage... A noter également que toutes ces attractions sont gratuites et que chaque enfant se verra remettre un petit souvenir dès son entrée dans la base....un geste sympathique de la part des organisateurs. Il peuvent de plus se faire prendre en photo dans le cockpit de l'hélicoptère Alouette III pour la modique somme de 100 francs.

Grands et petits pourront en plus admirer les démonstrations suivantes :

- dressage de chiens par les veilleurs de nuit de la Marine et de la gendarmerie.
- Black Devils: parachutage en chute libre d'une équipe de parachutistes du Regiment Para-Cdo (si les conditions météorologiques le permettent)
- nouveau centre hyperbare
- plongée par les plongeurs belges et initiation à la plongée pour les plongeurs en possession d'un brevet de plongée.

A noter également :

Concert-promenade de la Musique Royale de la Marine, de l'harmonie du Corps Royal des Cadets (uniquement le samedi) et du Shape-band (le vendredi et le dimanche)

Excursions en mer entre le 2ème et le 1er bassin militaire à bord du Zeemeeuw ou du Spin (prix: 50 fr. pour adultes et gratuit pour enfants < 12 ans)

Sans oublier le stand des veuves du personnel de la Marine (Navy 333) et de Neptunus qui cette année encore proposera aux visiteurs des souvenirs représentatifs de notre Marine.

Les organisateurs vous offrent également la possibilité de vous restaurer. Des repas seront servis dans une tente installée à cette effet. Ces repas vous sont proposés à des prix démocratiques par des restaurateurs locaux et tout cela dans une ambiance... de fête.

Télécartes: édition spéciale

Le Service des Relations Publiques de la Marine, l'ASBL Neptunus et le Club des Collectionneurs de la Marine, Nautica, ont l'immense plaisir de vous annoncer la réalisation de trois cartes téléphoniques éditées à l'occasion des Journées de la Marine à Zeebruges les 17, 18 et 19 juillet prochain.

Ces télécartes, dessinées par Didier Mangelinckx représentent la vedette "Libération", le croiseur-école "d'Entrecasteaux" et le "Titanic". Il s'agit des nouvelles cartes à puces de Belgacom de 5 unités. Elles sont tirées à 1.000 exemplaires et ne seront jamais rééditées. Chaque carte est insérée dans un superbe présentoir couleur retraçant l'histoire du navire illustré.

Dans un premier temps, les télécartes seront exclusivement vendues par souscription au prix de 500 FB par carte (+ frais de port) jusqu'au 31 juillet 98. Par la suite, elles seront vendues au prix de 600 FB par carte (+ frais de port).

Elles peuvent être commandées en versant le montant correspondant + frais de port sur le compte: 000-1716059-32 de Nautica PB 20 8310 Brugge.

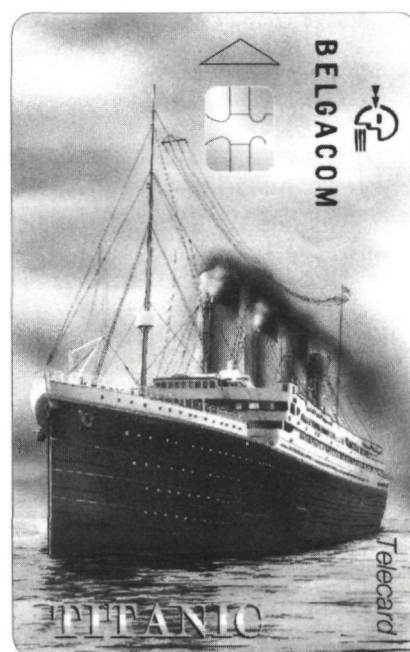
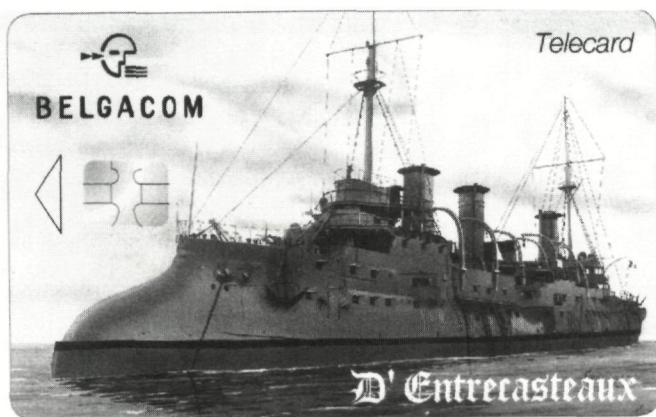
Communication : Carte Libération, d'Entrecasteaux et/ou Titanic

Frais de port:

Belgique: 1 à 10 cartes 75 FB et 50 FB supplémentaires par 10 cartes.

C.E.E: 1 à 5 cartes 75 FB et 75 FB supplémentaires par 5 cartes

Autres: Ajouter 50 FB au prix C.E.E. (envoi par avion)



ONTDEK DE MARINE TE ZEEBRUGGE

"Dagen van de Marine" ... een niet te missen afspraak...

De "Dagen van de Marine 1998" zullen plaatsvinden op 17, 18 en 19 juli in de Marinebasis te Zeebrugge. Inkom is gratis en toegankelijk via de Graaf Jansdijk. Meer dan 40.000 bezoekers worden verwacht.

De Basis is ook bereikbaar met de openbare vervoersmaatschappijen "De Lijn" en de "NMBS".

In elk station van de NMBS kunt U een B-evenemententicket kopen TREIN-TRAM, alsook in ieder tramloket een evenementenbiljet. De tramhalte (Zeebrugge-Kerk) bevindt zich op 150 meter van de Marinebasis.

Voor de 17de editie zijn zoals gebruikelijk de loodsen van de basis omgetoverd tot heuse tentoonstellingsruimtes, waar de verschillende onderdelen van de Krijgsmacht belicht worden, alsook diverse maritieme vzw's. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de geplande activiteiten en tentoonstellingen.

Deelnemende schepen:

Belgische schepen:

BNS F910	Wielingen (Fregat)
BNS F911	Westdiep (Fregat)
BNS F912	Wandelaar (Fregat)
BNS M917	Crocus (Tripartite mijnenjager)
BNS M908	Truffaut (MSO Hoogzeemijnenjager)



F790 Lieutenant de vaisseau Lavallée

Vreemde schepen :

Italië:	D560 Luigi Durand de la Penne	Destroyer
Nederland:	F830 Tjerk Hiddes	Fregat
	M855 Scheveningen	Mijnenjager
Frankrijk:	F790 Lieutenant de vaisseau Lavallee	Korvet
Denemarken:	P557 Glenten	Patrouillevaartuig
Duitsland:	M1096 Passau	Mijnenjager
	M1098 Siegburg	Mijnenjager

Het Verenigd Koninkrijk, Rusland en Polen zullen eveneens een schip sturen, maar tot op heden zijn de namen nog niet gekend.

Deelnemende Helikopters:

Alouette III van de Belgische Marine
Seaking van de Belgische Luchtmacht
A109 Agusta van de Belgische Landmacht

Demonstraties zullen niet meer uitgevoerd worden wegens nieuwe veiligheidsrichtlijnen.

Tentoonstellingen in de verschillende loodsen en sportcomplex

- Tentoonstelling met als thema "d'Entrecasteaux" door ZS/IRP (publieke relaties Marine)
- Nautica en De Post met een tijdelijk postkantoor (speciale afstempeling "d'Entrecasteaux" enkel op 18 juli)
- De verzameling Uniformen van Johnny Geldhof
- NAVO
- Oudgedienden van de Marine
- Informatiestand van het Regiment Para-Commando
- Koninklijke Nederlandse Marine
- Militaire televisie-informatie Televox
- "De Scute vzw"
- Cartoonfestival Knokke
- CDSCA De centrale dienst voor sociale en culturele actie
- Tentoonstelling van de "Belgische Marineschilders"
- Tentoonstelling van de Marinebewapening door de school voor Artillerie DETINAV
- Duikers-ontmijners van de Marine (NAVCLEARMIN)
- Privéverzameling vuur- en verweerwapens door D. Angellis
- Kunstschilder P. Decq met Marinequarellen
- Demonstratie door Brugse modelbouwclub

Op de kade:

- Bus INFORSERMI
- Militaire oldtimers
- Diverse standen van vzw's ter bevordering van de zee en de nautische wereld
- Neptunus-boetiek met een uitgebreid gamma aan marinesouvenirs

Op het voorplein:

- Opblaasbare hindernispiste
- Grime voor kinderen
- Statische tentoonstelling van de gebruikte zeilboten in de zeilschool Marine
- Radio-amateurs van de Marine
- SKB (Reddingsvloten)
- Navy 333 (weduwen van Marinepersoneel)

Demonstraties en activiteiten:

- Hondendressuur: organisatie bewakingsdienst van de Marine in samenwerking met de Rijkswacht
- Black devils: vrijevalsprongen door het Regiment Para-Commando (indien meteo het toelaat)
- Demonstratie van het nieuwe Centrum voor Duik- en Hyperbare Geneeskunde
- Duikdemonstraties door de Belgische duikers en initiatie duiken voor bezoekers met duikbrevet
- Scheepsherstellingsloods met scheepslift

Eveneens te noteren:

- Concert-promenade door de Koninklijke Muziekkapel van de Marine
 - Concert-promenade door de Harmonie van het Koninklijk Marinekadetten Korps (enkel 19 juli) en van de "Shape Band" (op vrijdag en zondag)
 - Demonstratie door het "Korps Mariniers"
 - Havenrondvaarten tussen het 2e en 1e militair dok (kostprijs 50 BEF en gratis voor kinderen onder de 12 jaar)
 - Foto in een cockpit van een Alouette III voor de prijs van 100 BEF
- Alle attracties zijn gratis voor de kinderen; ieder kind krijgt een herinnering aan zijn bezoek.

Nuttige tips :

De schepen zijn geopend voor bezoek telkens van 10.30 uur tot 12.00 uur en van 13.30 uur tot 17.00 uur
Dagmenus en kleine versnaperingen zijn te verkrijgen in de grote tent van de basis. Deze worden verzorgd door de plaatselijke middenstand.

Telekaarten : speciale uitgave

De Dienst Publieke Relaties van de Marine, de vzw Neptunus en de Verzamelaarsclub van de Marine, Nautica, hebben het genoeg de uitgave te melden van drie telekaarten in het kader van de "**Dagen van de Marine**" 98.

Deze telekaarten, ontworpen door **Didier Mangelinckx**, stellen de riviersnelboot **Libération**, de kruiser "**d'Entrecasteaux**" en de "**TITANIC**" voor. Het betreft chipkaarten van Belgacom van **5 eenheden** uitgegeven op een beperkte eenmalige oplage van **1.000 exemplaren**. Elke kaart wordt ingelijst in een prachtige kleurenfolder die de geschiedenis van het geïllustreerde schip vermeldt.

In eerste instantie zullen de telekaarten enkel door intekening aangekocht kunnen worden voor de prijs van **500,- BEF** per kaart (+ portokosten) tot **31 juli 1998**. Nadien worden ze verkocht voor de prijs van **600,- BEF** per kaart (+ portokosten).

Ze kunnen besteld worden door overschrijving van het overeenkomstig bedrag (+ portokosten) op rekening: **000-1716059-32** van Nautica, Postbus 20, 8310 Brugge.

Mededeling : Kaart Libération, d'Entrecasteaux en/of Titanic

Portokosten:

- België: 1 tot 10 kaarten 75 BEF, plus 50 BEF per 10 kaarten
- E.E.G.: 1 tot 5 kaarten 75 BEF, plus 75 BEF per 5 kaarten
- Andere: 50 BEF bijvoegen bij E.E.G. (zending per luchtpost)

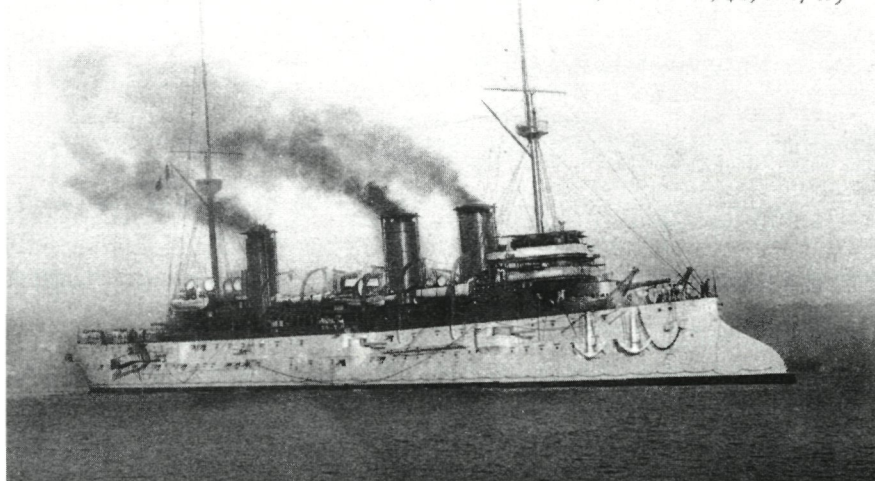


LE 75EME ANNIVERSAIRE DE L'ARRIVEE A BRUGES DU CROISEUR - ECOLE "D'ENTRECASTEAUX"

En 1923, la Belgique obtient le prêt, à charge d'entretien, du croiseur "d'Entrecasteaux" pour servir de caserne flottante et d'école au Détachement des Torpilleurs et Marins (D.T.M.) à Bruges...



D'ENTRECASTEAUX Croiseur à batterie. (Marine Militaire Française, Guerre 1914-15 16-17-18)



Le "d'Entrecasteaux" sous pavillon français

Deuxième bâtiment français à porter ce nom (le premier était un aviso à hélices lancé en 1858), c'était un croiseur de deuxième classe ou croiseur protégé. Mis en chantier en 1894 à La Seyne, aux chantiers de la Méditerranée, il y fut lancé le 11 juin 1896, entra en service en 1898 et coûta 16.693.477 francs.

Il fut baptisé pour commémorer le centenaire de la mort d'un navigateur français du XVIIIème siècle. Ce brillant hydrographe, malade du scorbut, mourut le 20 juillet 1793 lors du voyage qu'il effectua pour retrouver La Pérouse, dont on était sans nouvelles depuis trois ans.

Le croiseur "d'Entrecasteaux", envoyé en Chine dès son entrée en service en 1898, y resta jusqu'en 1910, portant presque constamment la marque de l'amiral commandant les Forces Navales d'Extrême-Orient.

Pendant la guerre 1914-18, il se trouva notamment à Port-Saïd en janvier 1915 et participa au bombardement de Gaza le 28 mars, puis à la défense de Suez le 30 avril. En octobre 1916, il fut envoyé à Djibouti et opéra en mer Rouge.

En 1921, il devint école des gabiers dans la division de l'Océan.

Les caractéristiques du bâtiment étaient les suivantes:

- longueur de l'étrave à l'étambot: 117 mètres
- longueur totale de l'étrave au balcon de voûte: 120 mètres
- largeur: 17 mètres 90 cm
- tirant d'eau: 7 mètres 50 cm
- déplacement: 8.114 tonnes
- vitesse moyenne: 19 noeuds
- machines: 13.500 CV

Il pouvait en vitesse économique de 10 noeuds, faire le trajet Brest - New-York et retour sans charbonner.

La protection était réalisée:

- par un pont cuirassé de 30 à 85 mm d'épaisseur situé à un mètre au-dessus de la ligne de flottaison, couvrant toute la cale avec les parties vitales
- par une cloison longitudinale courant d'un bout à l'autre à 1m30 du bord, avec revêtement cuirassé de 40mm formant caisson et pare-éclats
- par un cofferdam, c'est-à-dire un espace cellulaire doublant la coque et rempli de caisses cubiques en tôle. Une telle protection devait limiter les dégâts produits dans la coque par la perforation d'un projectile.

L'armement comprenait en plus de 4 lance-torpilles et des canons de 4c7 à tir rapide situés sur les passerelles, 12 pièces de 138, 6 placées derrière les masques en acier nickel de 72 mm d'épaisseur dans des casemates en nids d'hirondelles; et enfin 2 pièces de 240 en 2 tourelles équilibrées et cuirassées de 230mm, une tourelle était placée à chaque extrémité du navire.

Pourquoi notre embryon de Marine avait-elle besoin d'un croiseur ?

L'idée en revient au Capitaine de frégate Weverbergh, un officier français désigné pour conduire une mission française en Belgique.

Celui-ci développa longuement la nécessité de faire de Bruges la principale base navale belge autour des abris bétonnés dans lesquels les Allemands avaient investi quatre cents millions de marks.

Il demande le 25 avril 1921 le prêt d'un croiseur français. Le 27 mai 1921, la Marine française a offert de prêter le croiseur "d'Entrecasteaux" qui a été accepté le 25 octobre 1922.

Mais la Compagnie des Installations Maritimes de Bruges s'oppose à ce projet. Le 20 décembre 1922, elle cédera finalement la Darse I pour cinq ans moyennant un loyer annuel de dix milles francs. Le DTM convient par contrat du 27 décembre 1922 de faire draguer la passe et de faire enlever quarante mille mètres cubes de sable (coût cent nonante deux mille francs) pour faire rentrer un croiseur de 7,80m de tirant d'eau.

Les modalités d'octroi

Aussitôt la remise en état du croiseur commence et elle durera six mois. Le bâtiment est prêté gratuitement et la France repeint, refait l'installation électrique et enlève l'artillerie et les hélices (conformément au traité naval de Washington interdisant la cession ou la vente de bâtiments de guerre utilisables comme tels). L'Etat belge paie l'aménagement d'une chaudière auxiliaire (cent quarante mille francs), huit cents hamacs (cinquante deux mille francs), cinquante cirés à dix-huit francs, cinquante vareuses à vingt-cinq francs, etc... Dès que la passe sera aménagée, le croiseur pourra être amené.

Dans les huit casemates latérales, largement ouvertes sur l'extérieur, on se proposait d'installer de confortables chambrées; les superstructures offraient des logements spacieux. L'ingénieur brugeois Decloedt fut désigné pour diriger les travaux d'aménagement.

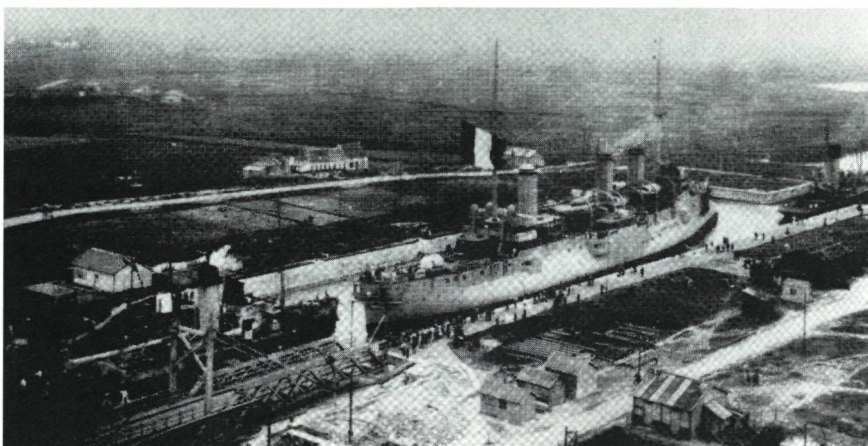
Des marins belges envoyés en éclaireur

Des officiers et candidats officiers belges furent envoyés à la Marine française pour y suivre des cours et s'initier dans certaines écoles de canonage, à la timonerie et au lancement des torpilles; deux de ces officiers termineraient leur instruction pour le 1^{er} janvier 1923 et pourraient se consacrer à l'éducation de nos jeunes marins; ils viendraient libérer les officiers français qui avaient été mis à la disposition de la Belgique.

Le major d'artillerie Fabry, commandant en second du D.T.M. suivit également pendant six semaines des cours d'artillerie de côte au polygone de Shoeburiness (Angleterre); il fournit un rapport qui devait servir de base au cours spéciaux à donner à l'école militaire.

En décembre 1922, une mission composée du capitaine de frégate Weverbergh, du lieutenant colonel Renaux et de deux officiers de la marine de guerre française résidant en Belgique, s'était rendue à Brest pour y visiter le d'Entrecasteaux dont le major Fabry dressa plus tard l'inventaire.

La mission navale française auprès de l'armée belge se composait d'un attaché naval à Bruxelles, le capitaine de frégate Weverbergh et d'un commissaire. Y étaient adjoints, et résidaient à Bruges, les lieutenant de vaisseau Fays et Madelin ainsi que l'officier mécanicien Taillefer.



Weverbergh fut rattaché momentanément à la 3^{ème} section de l'Etat-major général de l'armée pour étudier la mise sur pied de l'organisation de notre marine.

En avril 1923, un contingent de marins belges quitte Burghat pour se rendre à Brest afin d'y prendre possession du "d'Entrecasteaux". Ces 60 marins, sous les ordres du capitaine-commandant Decarpentrie et de 2 officiers, devaient rester un mois à Brest, afin de se familiariser avec le navire qui devait nous servir de centre d'instruction.

Fin mai, le capitaine de frégate Weverbergh retourna à Brest avec le lieutenant-colonel Fabry, il était chargé de conduire le bâtiment en Belgique.

Le croiseur quitta son port d'attache le jeudi 24 mai, remorqué par la Faisan et le Mastodonte; il arriva en rade de Zeebruges le dimanche 27 au matin.

L'arrivée à Bruges du "d'Entrecasteaux"

Le lundi, à 13 heures, il se présenta devant les écluses du canal maritime, y passa sans encombre et atteignit le port de Bruges à 15 heures, battant toujours pavillon français. Il prit position à la darse n°1, en face du formidable abri pour sous-marins construit par les allemands pendant l'occupation.

Sur la dunette se trouvaient le capitaine Weverbergh, les lieutenants de vaisseau Fay et Madelin, l'officier mécanicien Taillefer et le chef pilote Lanelis, ainsi que le lieutenant-colonel Renaux, le commandant Decarpentrie, les lieutenants Van Strydonck et Binon.

Cet événement fit sensation et donna lieu à de grandes festivités.

Le 30 mai, il passe sous pavillon belge.

Trois jours après commence l'organisation de la rade. Weverbergh rédige une série d'instructions sur le service, impose l'amélioration des



Base de la Défense côtière à Bruges avec à l'arrière plan les abris pour sous-marins construits par les allemands pendant la 1ère guerre mondiale

tenues, la suppression des tenues bigarrées et sales, l'obligation de se laver tous les jours.

Les deux compagnies de formation du D.T.M. casernées au fort de Steendorp, passèrent sur le "d'Entrecasteaux" à partir du 15 juin.

Le personnel

Deux cent cinquante hommes se trouvaient à bord (alors qu'on pouvait en loger 800), dont 50 volontaires entraînés à la manoeuvre des torpilleurs et des vedettes.

Le personnel de pont est surtout néerlandophone (originaire du littoral), alors que les francophones forment la majorité du personnel de machine: mécaniciens, chauffeurs, électriciens armuriers.

L'état-major du Détachement des Torpilleurs et Marins se composait de:

- Lieutenant-colonel Renaux, commandant le D.T.M.
- Lieutenant-colonel Fabry, commandant en second
- Commandant Decarpentrie, commandant du d'Entrecasteaux

Ces trois officiers avaient leur appartement à bord.

- Lieutenant Van Strydonck, commandant en second du bâtiment jusqu'à l'arrivée à Bruges du person-

nel d'Anvers. Il fut alors remplacé par le capitaine d'infanterie Neefs, qui resta à ce poste jusqu'à la suppression du C.T.M. (Corps des torpilleurs et Marins).

-Six officiers, capitaines et lieutenants, dirigent l'instruction militaire des recrues

-Trois officiers français sont attachés à l'état-major comme conseiller technique, il s'agit de Fay, Madelin et Taillefer



Les marins au pompon bleu posent pour la postérité



L'équipage belge du "d'Entrecasteaux" sur le pont

-Neuf sous-officiers français donnent des cours aux recrues

L'inconvénient qui s'était présenté lors de la mobilisation en 1914 n'existerait plus.

Nos marins n'allaient plus être versés dans l'armée de terre, comme cela avait été le cas en 1914. Dorénavant, tous les miliciens inscrits à la matricule générale du Commissariat maritime d'Anvers, ou les pêcheurs inscrits à Ostende étaient incorporés à bord du stationnaire à Bruges.

C'est en octobre 1923, que notre marine de guerre est enfin groupée à Bruges, son port d'attache définitif qui détrône ainsi Anvers.

Nous disposons ainsi du "d'Entrecasteaux" et de 9 torpilleurs.

On y enseignait toutes les spécialités.

Mais cette situation allait être de courte durée car la Marine militaire à ces ennemis en haut lieu, et en septembre, on apprend que d'après la convention passée entre le gouvernement et la société des Installations maritimes de Bruges, la présence du "d'Entrecasteaux" dans la darse qu'il occupait seul, n'était prévue que pour un an et que la compagnie pouvait donc, à son gré et quand elle le désirait, le mettre dehors comme un vulgaire locataire.

La fin du CTM

Les opposant à une Marine Militaire auront finalement gain de cause et la création d'une commission de la Marine militaire ne servira que de subterfuge. Le 9 juillet 1926 parut l'Arrêté Royal portant la suppression du C.T.M. à la date du 31 mars 1927.

La liquidation dura trois ans. Le "d'Entrecasteaux" fut reconduit en France (Cherbourg) en février 1927; le bâtiment fut aussitôt vendu à la Pologne (toujours sans machines et armement). Le drapeau polonais fut hissé à Cherbourg le 7 mars 1927. Le navire fut d'abord appelé "Król Wladyslaw IV" (Roi Vladislav IV), mais il prit le nom de "Baltyck" lors du transit de Cherbourg à Gdynia. A l'ancre dans le port de Gdynia-Oksywie, il servit également de stationnaire école et de navire amiral. En 1934, le navire fut armé de 6 canons de cérémonie qui furent enlevés en 1939 et remplacés par 2 canons de 75mm et 4 de 47mm. Ces canons furent utilisés contre l'aviation allemande en 1939. Mais le 1^{er} septembre 1939, la superstructure du navire fut atteinte par une bombe et, le 11 septembre, son équipage abandonna le navire qui fut utilisé par les allemands jusqu'en 1942 date à laquelle il fut remorqué à Gdansk et envoyé à la ferraille.

Du "d'Entrecasteaux", il subsiste deux ancrs à Gdynia. L'une est placée devant le "Sailors House" et l'autre près de l'Ecole de pêche hauturière.

J-CI Vanbostal

Bibliographie

Les Ancêtres de notre Force Navale par L. Leconte

La Belgique Maritime par Pierre Daye

La Marine Marchande et Marine Militaire par R. de Ryckere

Remerciements à D. Mangelinckx et J. Malinowski pour les informations concernant l'histoire polonaise du "d'Entrecasteaux"

Opdracht en Werking van de Havenkapiteinsdienst te Antwerpen

Havenkapitein Frans-Jozef de Lannoy, Kapitein ter lange Omvaart en Licenciaat in Zee- en Binnenvaartrecht, hield een opmerkelijke en zeer gedetailleerde lezing op 19 februari '98 voor de Marine-academie.

De functie van "Shah-bander", Meester van de Haven, schijnt naar Europa te zijn overgebracht door de Portugezen en de Hollanders, na hun veroveringen in Oost-Azië, in de XVI^e eeuw, waar toen een zeer uitgebreid zeerecht bestond, dat zou kunnen teruggaan tot de III^e eeuw v.C.

In 1795 voerden de Franse veroveraars deze instelling in België in, Napoleon wijzigde het in 1807, Koning Willem I van het Verenigd Koninkrijk der Nederlanden droeg de meeste bevoegdheden over aan de Waterschout, maar de Belgische Wet van 7 maart 1842 bracht de politie over de havens terug onder de bevoegdheden van de gemeentebesturen. Het duurde echter tot de Wet van 5 mei 1936, eer de inrichting en de bevoegdheden van het ambt precies werden vastgesteld. Deze wet geeft nog altijd voldoening, door haar bondigheid en dus haar soepelheid.

Zij geeft de algemene regels voor:

- de benoeming van de Havenkapitein en de inrichting van zijn dienst;
- de bevoegdheid van de Havenkapitein;
- de beteugeling van inbreuken op de Wetten en Reglementen;
- de tuchtstraffen, gaande van berisping tot afzetting.

Zo zijn er dus havenkapiteins in dienst te Oostende, Zeebrugge, Gent, Antwerpen en Brussel; hun formele

benoeming behoort aan de federale overheid. Zij moeten Belg zijn, beide landstalen en een vreemde taal kennen, ten minste dertig jaar oud zijn, het brevet van Kapitein ter lange Omvaart bezitten en vijf jaren scheepsdienst (of drie jaren scheepsdienst en drie jaren havenluitenant) vervuld hebben.

Een Havenkapitein beschikt over de machten van Officier van Justitie binnen zijn havengebied voor de toepassing van de wetten, de bijzondere havenreglementen, de veiligheid van de scheepvaart en van de goederenbehandeling en -opslag. Hij kan geldboeten opleggen van 5.200,- BEF tot 60.000,- BEF en gevangenisstraffen van 8 tot 14 dagen, naargelang de aard van het misdrijf.

In Antwerpen oefende de overgang van een strakke gemeentelijke regie tot een autonome "Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen" geen wezenlijke veranderingen op het ambt van Havenkapiteinsdienst uit.

Het ambt wordt geleid door een Havenkapitein-commandant, bijgestaan voor vijf Havenkapiteins en wordt uitgevoerd door 800 personeelsleden.

Lozing van olie-achtige residu's en overloop van brandstoffen kunnen leiden tot opruimingskosten gaande van 1 tot 20 miljoen BEF. De kwaliteit van het oppervlaktewater is dan ook aanzienlijk verbeterd, mede door het inrichten van gratis ophalen van dit afval.

In 1997 kwamen slechts 18 van de 15.850 zeeschepen, die de haven aanliepen, met elkaar in aanvaring. Inclusief de 52.000 binnenschepen in aanloop en de ca 30.000 in transit, bedroeg de schade aan kunstwer-

ken inbegrepen twee zeer zware contacten; 80 miljoen BEF over beide jaren 1994 en 1995 samen. Een meer algemene (vrijwillige) beloodsing en voldoende sleepboothulp - waarop de reders wel eens lichtzinnig willen besparen - hadden dit hoog cijfer wellicht kunnen verlagen...

De aanwijzing van ligplaatsen over ca 130 km. kaailengte wordt thans voor 80% verzekerd door een elektronisch systeem SEAGNA (Systeem Elektronisch Aangepaste Gegevensuitwisseling Haven Antwerpen) en men hoopt 100% te bereiken in het jaar 2000, wanneer alle scheepvaartagenten zullen aangesloten zijn.

De voorafgaande toelating voor het lossen, opslaan of laden van duizend gevaarlijke goederen wordt pas verleend en later gecontroleerd, met de onontbeerlijke hulp van het computer-gestuurd informatiecentrum voor gevaarlijke goederen INPRO.

Uiteraard behoort brandbestrijding in de eerste plaats tot de taak van de scheepskapitein en van de gemeentelijke brandweer, maar ook de Havenkapiteinsdienst neemt daaraan actief deel met zijn brandblusboten en door het omleiden of verwijderen van schepen uit de gevarenzone.

Kapitein Fr. De Lannoy wist deze zeer uitgebreide materie op een streng-systematische, heldere en boeiende wijze uiteen te zetten en oogstte daarvoor een uitbundige bijval van de talrijk aanwezige professionelen van transport- en verzekeringsmiddelen.

J. Aloy

LE NAUFRAGE DU VOILIER-ECOLE "COMTE DE SMET DE NAEYER"

Construit en Angleterre pour le compte de la Marine belge, le trois-mâts franc "Comte de Smet de Naeyer" est mis à l'eau le 11 novembre 1904. Son gréement est semblable à celui des grands voiliers cap-horniers.

**Un mauvais présage:
dès sa mise à flot, il chavire
dans le bassin de Greendock**

A l'époque, la stabilité du navire fait l'objet de controverses. Le voilier possède cinq cloisons étanches qui forment des compartiments indépendants. Deux de ces compartiments sont spécialement conçus pour servir de cales à lest d'eau lorsque le voilier navigue sans cargaison. Lors du remplissage de ses cales d'eau, le navire se couche sur le quai du bassin de Greendock. Est-ce là déjà un signe du destin?

Le fait pourtant n'a rien d'exceptionnel. La même mésaventure est déjà arrivée à d'autres grands voiliers sans pour cela porter préjudice à leur carrière future. Néanmoins, le

Lloyd's Register fait subir au nouveau navire une série d'épreuves avant de lui délivrer un certificat attestant sa solidité et sa parfaite aptitude à la navigation au large.

Au retour de son premier voyage à Valparaiso, la coque est déjà endommagée

Le 12 février 1905, le "Comte de Smet de Naeyer" descend l'Escaut destination Valparaiso où il doit livrer un chargement de coke. Dès sa première traversée, le voilier belge va doubler le Cap Horn et affronter ses célèbres tempêtes. A son retour, le navire séjourne en cale sèche. Il y est constaté que la coque a sérieusement fatigué et bien des rivets doivent être matés ou changés.



Le trois-mâts carré "Comte de Smet de Naeyer", navire-école de la Marine Belge (1904-1906)

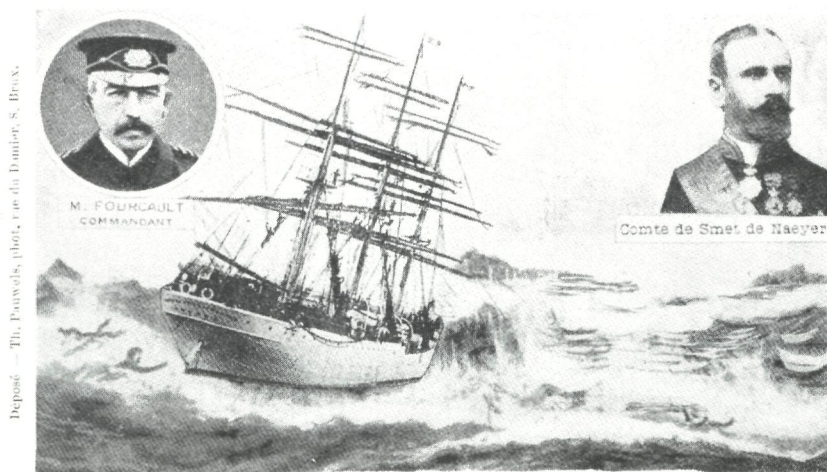
Est-ce là une source d'inquiétude? On n'affronte certes pas sans dommage la fureur des mers australes. Après une remise en état de ses embarcations et de ses appareils, le navire est déclaré prêt à reprendre la mer. Sa prochaine destination est Port-Natal en Afrique du Sud où il doit transporter 2.750 tonnes de ciment en sac et diverses marchandises. En plus de son équipage normal, le voilier-école embarque dix cadets de première année et dix-sept cadets de seconde année.

A son deuxième voyage, il fait naufrage après seulement six jours de mer

Le 13 avril 1906, en rade de Flessingue, a lieu l'appareillage vers le grand large. C'est le Vendredi Saint et prendre la mer le jour de l'anniversaire de la mort du Christ est pour les marins superstitieux un présage de malheur. Mais faisant fi de toute superstition, le puissant remorqueur "Vulcain" emmène le navire-école vers le large. La remorque est larguée à hauteur du bateau-feu Westhinder et le pilote de mer est débarqué au feu flottant de Ruytingen, non loin du Pas-de-Calais. Libéré de sa remorque, toutes voiles hautes, le Comte de Smet de Naeyer, fraîchement repeint de blanc, file à travers la Manche à la rencontre de son destin.

Une fois passés les bancs de Flandre, la mer devient de plus en plus agitée. Le voilier commence à tanguer assez sérieusement et embarque quelques paquets de mer. Le lundi de Pâques, 16 avril 1906, la brise refuse pour adonner un peu ensuite, ce qui permet au voilier de faire bonne route et de doubler le cap Lizard à toute vue bâbord amures. Maintenant, le navire-école est à l'ouvert de la Manche. La mer est grosse du vent. Envahi par les lames, le coffre du navire ne désemplit pas. C'est le rude accueil de l'Atlantique à nos cadets.

L'énorme houle de l'ouest se fait de plus en plus agressive. L'homme de



Le Naufrage du Navire Ecole dans le golfe de Gascogne en avril 1906
Schipbreuk van het Schoolschip in de golf van Gascogne, in April 1906

barre éprouve les plus grandes peines à juguler les embardées du navire. Le Commandant Fourcault constate que le voilier est lourd et porte difficilement sa toile. Les perroquets volants sont d'abord serrés, ensuite les perroquets fixes. Le commandant ordonne de sonder les cales. La sonde n'accuse qu'une légère rentrée d'eau.

La houle continue de grossir sans que pour autant les vents soufflent plus fort. La mer devient énorme. Le navire donne l'impression de s'enfoncer. Le commandant fait à nouveau sonder les cales. Cette fois, l'eau gagne de plus en plus et on y relève plus d'un mètre d'eau. Les pompes sont actionnées mais la mise en marche des pompes à bras et à vapeur ne peut empêcher l'eau de monter.

La mer déchaînée balaye rageusement le navire qui commence à éprouver les plus grandes difficultés à s'élever à la lame. Officiers, cadets et matelots se relaient tous les quarts d'heure à la pompe à bras. C'est la lutte des hommes contre les éléments. En vain, l'eau gagne de minute en minute et sa terrible pesée à l'intérieur du navire fait sauter la porte du dortoir des cadets, qui se trouve dans la cale. Maintenant, le péril est imminent. Lentement mais sûrement, le "Comte de Smet de Naeyer" coule.

Un seul espoir : les pompes. Toute la nuit, les hommes grelottant de froid, trempés jusqu'aux os, vont s'épuiser à pomper. Tous savent que la pompe est l'instrument de leur salut. A l'aube, c'est la catastrophe, la bielle d'une des manivelles de la pompe à bras se brise et immobilise définitivement l'appareil. Les derniers espoirs s'accrochent maintenant à la seule pompe à vapeur. Les feux y sont poussés à bloc. Mais la pompe commence à flancher. Un presse-étoupe vient de lâcher. Il faut stopper la pompe pour réparer. La mer impitoyable commence à submerger le navire. La pompe réparée reprend son combat contre l'océan en fureur. Quelques minutes après sa remise en marche, le bâti de la pompe éclate. Cette fois, il n'y a plus rien à faire, le "Comte de Smet de Naeyer" est perdu.

L'abandon du navire

Tout est paré pour l'abandon du navire. Deux chaloupes sont filées à l'arrière du navire. Soudain, l'espoir renaît. Un cadet grimpé dans la mâture vient d'apercevoir à quatre quarts par tribord les feux d'un navire. C'est un vapeur qui fait route au nord-est. Le commandant fait mettre le cap en direction du vapeur. Des fusées de détresse sont lancées. Le temps est clair. Mais à bord du

vapeur personne ne veille. Aveugle et insensible au drame qui se déroule, celui-ci continue désespérément sa route.

Le commandant redoute l'immersion rapide et totale. Il ordonne l'abandon du navire le 19 avril à 6h30. Il s'agit maintenant, à la force des poignets, d'attraper les bosses des deux chaloupes filées à l'arrière et de s'y laisser glisser. Un exercice d'acrobate par cette mer! La bosse monte et descend dans un mouvement incessant de toboggan rapide et irrégulier. "Les cadets d'abord" ordonne le commandant. Mais ceux-ci hésitent. Le commandant enjoint le maître d'équipage à donner l'exemple.

Des cadets suivent l'exemple du maître d'équipage. Une douzaine d'autres se jettent à la mer et parviennent à gagner les embarcations. Les hommes des chaloupes manoeuvrent alors pour se rapprocher du couronnement arrière du navire et incitent leurs camarades à sauter dans les embarcations. Quelques uns réussissent le grand saut au prix de quelques dommages.

La première chaloupe a maintenant sa pleine cargaison : 21 hommes. Le maître d'équipage coupe alors l'amarre. La chaloupe est directement projetée à une centaine de mètre du voilier. Reste la seconde embarcation. Le commandant Four-

cault demande à l'abbé Cuypers d'y prendre place. Celui-ci refuse, imité ensuite par le premier lieutenant Wenmaekers, de quitter le navire avant que l'équipage ne soit évacué. Ce dernier arrivera à se sauver et à rejoindre une chaloupe avant que le voilier ne s'enfonce dans les flots. Le cadet Piot donne lui aussi un bel exemple d'abnégation en refusant d'accepter son salut avant celui de ses camarades. Le second lieutenant Van Esch grimpe dans la mâture dans l'espoir d'apercevoir un navire. L'entrée de la Manche est une des routes maritimes les plus fréquentées. Mais l'horizon reste désespérément vide et le lieutenant Van Esch meurt à son poste de veille.

Le "Comte de Smet de Naeyer" disparaît à jamais

Il est 7h00. Il n'y a plus rien à espérer. La minute est décisive. C'est le sauve qui peut. Cadets et hommes d'équipage sautent à la mer et luttent contre elle pour rejoindre les embarcations qui se tiennent aussi près que possible du navire. Beaucoup n'ont pas la chance ou la force d'atteindre les chaloupes. Le pavillon belge monte à la corne du navire qui s'enfonce ainsi pour toujours dans les profondeurs, pavillon haut. Les chaloupes resteront un heure à rôder sur les lieux du naufrage dans l'espoir de recueillir des survivant

en vain.

Soudain des cris parviennent d'une des embarcations : elle se remplit d'eau. Elle a un bordé crevé, probablement lors de sa mise à l'eau. L'autre chaloupe se porte à son secours. Ils sont maintenant 26 hommes pour une chaloupe qui ne peut en contenir plus de 20. Que faire? Rien d'autre que de supporter ce supplément de poids au risque de sombrer tous ensemble. Mais est-il un marin au monde qui refuserait ce risque? Il faut à tout prix éviter que l'eau vienne alourdir l'embarcation. Il faut écopper sans cesse avec l'unique seau réglementaire dont sont pourvues les embarcations de sauvetage.

Vers 16h00, un point est aperçu à l'horizon. C'est un navire, un voilier de la compagnie Bordes. Le quatre-mâts barque "Dunkerque" recueille les 26 survivants du naufrage. Le Comte de Smet de Naeyer avait 59 personnes à bord, 33 seront portées disparues.

Personne ne peut dire pourquoi le "Comte de Smet de Naeyer" a coulé aussi rapidement. Le navire avait subi un soigneux carénage et avait reçu tous ses certificats de navigabilité. Cinq jours seulement après son départ, le voilier s'abîma dans les flots sans que rien n'ait pu faire prévoir une telle catastrophe. Malgré une enquête approfondie des autorités maritimes belges, les causes du naufrage ne purent être clairement définies. On ne put qu'émettre des suppositions. Le naufrage du "Comte de Smet de Naeyer" restera un des plus mystérieux naufrages de l'histoire de la marine à voile moderne.

Un monument est érigé à la mémoire des victimes de cette tragédie de la mer. Il se situe entre la Porte Louïse et la Porte de Hal à Bruxelles.

(Ouvrage de référence : "La Mer douce et cruelle" du Commandant Aubin, édition France-Empire)

Maître principal Claude Walbrecq

Photos collection J.C.V



92ème commémoration du naufrage du navire-école

Discours prononcé par Mr Roger Smet à Bruxelles le 25 avril '98.

Capitaine au long cours et Vice-président de l'Académie Royale de Marine de Belgique

Monsieur le Président, Amiral, Monsieur le Député, Monsieur l'Echevin, Colonel, Mesdames, Messieurs,

Permettez-moi de me faire l'interprète des organisateurs de cette cérémonie annuelle en vous remerciant d'être présents ici si nombreux pour la quatre-vingt-douzième commémoration du tragique naufrage de notre premier navire-école le "Comte de Smet de Naeyer". C'est réconfortant de pouvoir constater que cette cérémonie ait réuni tant de représentants du monde maritime belge et la présence d'un grand nombre de jeunes nous réjouit particulièrement.

Le 11 avril 1906, le navire-école le "Comte de Smet de Naeyer" quitta Anvers pour entamer son deuxième voyage. Pas plus que 8 jours plus tard, le 19 avril vers 7 heures du matin, le trois-mâts carré disparut dans les flots entraînant avec lui le commandant Fourcault, deux de ses officiers, l'aumônier, 18 cadets et 11 membres de l'équipage. Un terrible drame de mer qui a endeuillé la Belgique.

J'ose citer ici un extrait du rapport sur l'instruction judiciaire de l'époque: "la nation n'a pas cessé de compatir à l'infortune de ceux qui portent le deuil des 33 disparus; mais nous ne pensons pas que cette légitime pitié l'empêche d'apprécier avec quelle noble vaillance sont morts, outre les jeunes élèves eux-mêmes et certains membres de l'équipage, le commandant qui a sombré stoïquement avec son navire, le 1er officier Van Zuylen qui après avoir entouré de sollicitude les cadets dont il était l'idole, a refusé la place que lui offrait le 2ème lieutenant dans son canot, le 4me officier Van Esch qu'on a vu disparaître, la barre en main, comme un porte-étendard et l'aumônier qui, malgré l'invitation expresse du commandant, a renoncé à gagner la chaloupe de salut, pour exercer jusqu'au bout son ministère de pardon" (fin de citation).

Aujourd'hui, quatre-vingt-douze ans plus tard, nous nous sommes réunis ici pour rendre un vif hommage à ces disparus mais nous tenons à y associer aussi tous nos marins de la Marine et de la Marine marchande qui depuis ont offert leur vie au service de notre pays, que ce soit pendant les deux guerres mondiales ou en temps de paix.

Een plechtigheid zoals deze geeft ons de gelegenheid om ons te bezinnen en ons af te vragen welke toekomst voor ons "Maritiem België", want zo durf ik het nog steeds noemen, nog is weggelegd.

Le panorama du monde maritime de notre pays est vite décrit:

- notre Marine belge est limitée dans ses possibilités;
- la Marine marchande belge se trouve presque complètement sous pavillon étranger;
- la construction navale n'existe pratiquement plus;
- l'Ecole supérieure de navigation ne dispose pas de moyens adéquats suffisants pour la formation pratique; le nouveau projet de décret pour l'Ecole supérieure de navigation sera, sans amendements, défavorable pour l'enseignement maritime;
- la jeunesse maritime n'est plus subsidiée.

Voilà, à première vue, un tableau d'ensemble fort négatif.

Nochtans zijn er redenen om toch optimistisch te blijven. Inderdaad, tijdens het voorbije jaar hebben zich ontwikkelingen voorgedaan, zijn er initiatieven genomen die onze hoop op een relance van onze maritieme industrie doen heropleven.

Je me permets d'attirer votre attention sur quelques faits nouveaux survenus pendant l'année écoulée, qui pourraient nourrir cet esprit.

Je cite d'abord la décision de la Commission Européenne, qui approuve une orientation en matière d'aide d'Etat à la flotte marchande. Grâce à cette orientation le gouvernement belge obtient la possibilité de soutenir sa flotte marchande sans devoir verser une aide similaire à d'autres secteurs.

Les armateurs belges ont demandé au gouvernement l'élaboration d'un volet fiscal qui rendrait à nouveau attrayant le pavillon belge sur un marché où la concurrence est acharnée. Nos armateurs s'attendent à un régime fiscal plus favorable qui mènera sans aucun doute au redressement de la marine marchande sous pavillon belge.

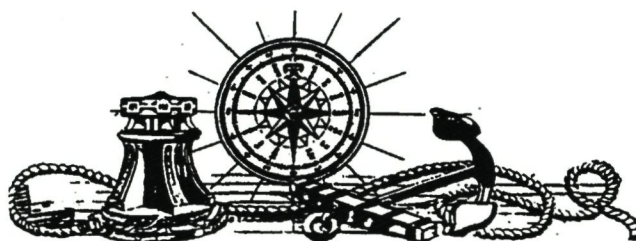
En matière d'enseignement maritime on peut constater que plusieurs organisations s'efforcent pour que le précité projet de décret pour l'Ecole supérieure de navigation soit amendé, surtout la partie qui a trait à l'encadrement des étudiants, au personnel enseignant. On peut espérer que leurs efforts seront couronnés de succès.

Weinig spectaculair, maar daarom ons inziens, niet minder belangrijk, is de relance van de Belgische Zeevaartbond - La Ligue Maritime Belge. Deze in 1899 opgerichte vzw heeft in het verleden ongetwijfeld enorm bijgedragen tot het verspreiden van de maritieme gedachte in gans België en tot het activeren van allerlei initiatieven in het belang van de Belgische maritieme sector in zijn meest uitgebreide zin.

De laatste decennia was het stilgeworden rond de Belgische Zeevaartbond, in de meeste maritieme kringen was hij zelfs een grote onbekende. Onder het nieuwe voorzitterschap van Ere-commandant directeur Westelinck en door de aanstelling van verschillende nieuwe beheerders waaronder Divisieadmiraal Verhulst, Stafchef van de Marine, en Professor Koninckx, Voorzitter van de Koninklijke Belgische Marine Academie, zal de Belgische Zeevaartbond ongetwijfeld de statutair na te streven doelstellingen met de nodige inzet en competitie, en met meer moderne middelen kunnen verwezenlijken.

Egalement peu spectaculaire mais méritant certainement d'être mentionnée, est l'initiative du Capitaine de corvette Delprat, président de l'association sans but lucratif Neptunus. Il a invité, il y a quelques semaines, les responsables d'un grand nombre de revues et magazines à caractère maritime, à assister à une réunion dans le but de sonder s'il existe un réel besoin de se rencontrer et d'échanger des idées et des informations sur une base régulière. Nous espérons de tout coeur que cette initiative portera des fruits dans un proche avenir.

Pour terminer je me permets de lancer à partir de cette tribune un vif appel à tous, mais en particulier aux responsables de notre pays, de mettre tout en oeuvre pour que la Belgique puisse rester un vrai pays "maritime"!



HAVENBESTUUR BRUGGE-ZEEBRUGGE



**Maatschappij van de Brugse
Zeevaartinrichtingen N.V.**

L. Coiseaukaai 2, 8000 Brugge
Tel. 050/44.42.11 - Fax 050/44.42.24

P. Vandammehuls, Isabellalaan 1, 8380 Zeebrugge
Tel. 050/54.32.11 - Fax 050/54.32.24

MODELISME NAVAL ... MODELISME NAVAL MODELISME NAVAL

UN DRAGUEUR ET CHASSEUR DE MINES OCEANIQUE DE LA MARINE BELGE: LE M 903 "A.F. DUFOUR" III CLASSE MHSO

Notre Modéliste

Tony Germeau qui, comme beaucoup d'autres est un passionné, commença dès douze ans par construire les modèles les plus divers en abandonnant bien vite les kits de construction qui étaient à l'époque hors de prix; les choses ne semblent pas avoir tellement changé depuis. A son adolescence, il se consacra essentiellement à la réalisation de modèles de bateaux, tant statiques que navigants. Au total, cinquante modèles sortirent de ses chantiers dont une maquette en deux modules du cuirassé allemand Scharnhorst de 2,80 mètres réalisé au 1:50. Il construisit également un exemplaire de Prins Willem de la Compagnie des Indes qui lui fut racheté par le musée maritime de Termonde (B). Celui-ci l'expose actuellement.

Ses bateaux ont déjà fait l'objet de plusieurs reportages dans la presse écrite et dernièrement, c'est la télévision néerlandophone belge qui s'intéressa de près à ses activités. On put ainsi découvrir Tony Germeau sur le petit écran.

Fervent admirateur de la Marine belge, Tony envisageait depuis longtemps la construction d'un de ses bâtiments. Après quelques réflexions, son dévolu se jeta sur le M903 Dufour, ce dragueur et chasseur de mines océanique pour lequel un matériel spécialisé pourrait être également construit et détaillé. Pour la



recherche de la documentation, Tony prit contact dès 1993 avec le département des Relations Publiques de la Marine. Il put ainsi obtenir les plans du bateau et après quelques échanges de correspondance, il obtint l'autorisation de visiter le "Dufour" le 19 octobre de la même année. L'accueil à bord fut très chaleureux et cette journée fut inoubliable pour notre sympathique retraité. Après avoir réuni les plans, les renseignements, les diverses caractéristiques et quelques 170 photos, Tony dressa de nombreux croquis et esquisses qui lui permirent de réaliser les pièces nécessaires à la construction des différentes parties et accastillage du bateau. C'est ainsi que la mise en chantier du bateau débuta en novembre 1993 pour s'achever en mars 1995 après environ 2.000 heures de travail.

La Maquette

Tony Germeau fait partie du "Koninklijke Model Yacht Club van Antwerpen" (KMYCA), auquel il participe activement par la rédaction d'articles pour la revue de ce club. Il y a quelques années, certains membres décidèrent de réaliser la coque de ce fameux MHSO afin d'en tirer plusieurs exemplaires en polyester. Au total, six copies virent ainsi le jour avant la destruction du moule. Les constructions commencèrent à des rythmes les plus divers et c'est notre ami Tony qui put inaugurer la première mise à l'eau de cette flotte. Sur cette coque, tous les détails ainsi que les panneaux d'assemblages figurent. Contrairement à une coque constituée de couples et de listeaux, la réalisation d'une coque en polyes-



ter permet un gain de place fort appréciable et certainement une disposition des organes de commande plus aisée. Pour la réalisation du modèle, Tony retint la première version belge du bateau. Ce bâtiment était déjà doté de divers aménagements et Tony les reproduisit au grand complet. Depuis, plusieurs modifications furent apportées au modèle original.

Le pont, quant à lui, a été réalisé en aluminium de 1 millimètre d'épaisseur. Son positionnement a été rendu plus facile à l'aide de profilés carrés en bois disposés le long de la coque, à l'endroit précis de sa fixation. Il fut collé sur les longerons grâce à une colle à deux composants. Deux découpes furent pratiquées dans le pont pour permettre un accès aux organes de commande. Le lattage fut réalisé à l'aide de lattes de teck de 4 millimètres sur un millimètre et enduit de G8. Contrairement au G4, ce produit a la particularité de protéger le bois contre les rayons ultraviolets du soleil, mais son prix s'en ressent sensiblement.

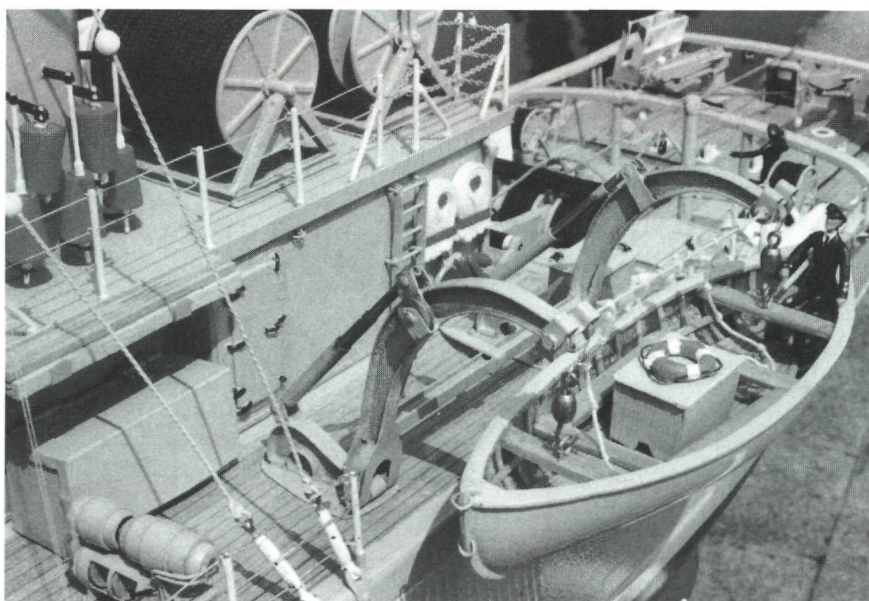
Les superstructures furent réalisées en une seule pièce à l'aide de feuilles d'aluminium de 0,5 millimètre d'épaisseur. Toutes les portes sont mobiles et dans certains cas il fallut faire preuve d'un peu d'imagination. Les systèmes de fermeture, loquets et autres sont également fonctionnels. Les diverses autres pièces d'accastillage ont été réalisées en laiton et en cuivre. Leur fixation sur l'aluminium se fit grâce à l'emploi d'une

colle à deux composants. Le positionnement correct des superstructures sur le pont est assuré par plusieurs hiloires qui garantissent également une bonne étanchéité de l'ensemble en cas d'un éventuel débordement d'eau. Les surfaces antidérapantes, les fameuses "Semtex walkways", furent reproduites à l'aide d'un papier de verre au grains fins qui fut découpé, collé et ensuite peint. Le procédé utilisé sur ces navires, dans les années cinquante, était le recouvrement par un mélange de peinture et de sable des parties du pont les plus empruntées par le personnel de bord.

En un mot, tout l'aménagement du bateau, tant pour son fonctionnement que pour la chasse aux mines, fut réa-

lisé par Tony. Aucune pièce de commerce ne figure sur ce modèle.

L'alimentation électrique du bateau est assurée par une batterie de 6 volts/10 ampères pour les accessoires et une autre batterie de 12 volts/10 ampères pour la motorisation. Un régulateur électronique de 30 ampères de chez Robbe orchestre la vitesse des deux moteurs de la marque allemande Böhler. Ces moteurs au coût relativement élevé ont la particularité d'avoir un rendement élevé, c'est-à-dire une consommation assez faible, ce qui confère au modèle un gain en autonomie fort important. Les hélices d'un diamètre de 45 millimètres sont en bronze, encore une réalisation originale du club KMY-CA. Originales, car elles ont été coulées en une seule pièce par la métallurgiste de service. Lors de la conception des moules, il fallait bien entendu prévoir la fabrication des hélices de pas droits et de pas gauche. Ces hélices sont ajustées sur un filet métrique de 4. Les tubes d'étambot sont montés sur roulements à billes, ce qui diminue sensiblement les frottements entre les pièces mobiles. La consommation électrique des moteurs et le bruit de propulsion peuvent bien entendu s'en ressentir. Les arbres des hélices sont lubrifiés à l'aide d'une graisse fort liquide (ou d'une huile fort épaisse!) couramment utilisée dans la méca-



nique de précision. Comme la Plastilube, produit de lubrification incontesté pour ce genre d'utilisation, la graisse utilisée par Tony est stable, elle ne se modifie donc pas au gré des changements de température ou de degrés d'humidité, elle n'est pas miscible à l'eau et elle offre un coefficient de lubrification élevé. Pour ma part, j'utilise exclusivement du Plastilube, car, sur un ban de tests, le courant électrique mesuré aux bornes d'un moteur, alors que le tube d'étambot est lubrifié avec diverses autres graisses, est toujours plus important. Une consommation identique est relevée lorsque l'on utilise de l'huile, mais cette dernière a un trop faible pouvoir d'étanchéité. D'autre part, avec l'emploi du Plastilube, le bruit de résonance peut dans certains cas être réduit de moitié. Je pense, par exemple, à l'utilisation de graisse graphitée où la propagation sonore est des plus élevée.

La seule anomalie que certains puristes pourraient éventuellement remarquer sur ce bateau est probablement les safrans des gouvernails qui ont été prolongés vers l'arrière. Ce choix fut indispensable afin de procurer au modèle une bonne maniabilité lors de concours et certainement d'assurer une meilleure maîtrise des gouvernes lors d'une marche arrière. Ces safrans sont constitués d'une tôle de laiton pliée sur elle même et renfermant la mèche du gouvernail. Ce profilé ainsi obtenu est la réplique exacte de la réalité.

La radiocommande, une Futaba 16, est agrémentée d'une multifonction, ce qui lui confère un total de 22 commandes possibles. On peut dénombrer principalement, outre les fonctions traditionnelles, la commande de l'éclairage au grand complet, une sirène de guerre, une corne de brume, les feux clignotants pilotés par un circuit intégré dont le débit du courant est assuré par un transistor, l'abaissement de la chaloupe de secours, etc. Un bruiteur, montage de

conception personnelle, est raccordé au moteur, ce qui lui garantit une fréquence de battement proportionnel à la vitesse du bateau.

Sa mise en peinture se fit principalement à l'aérographe avec une peinture authentique provenant de la Marine. Voici certainement un des meilleurs moyens de copier la réalité. Diverses études tendent à démontrer qu'un modèle réduit peint avec les tons identiques au modèle original donne une teinte d'ensemble plus foncée; cela, semble-t-il, est dû au rapprochement des détails.

Treize figurines agrémentent la vie à bord. Elles proviennent d'une marque allemande et elles ont la particularité de pouvoir adopter n'importe quelle position. Arborant la tenue de la Kriegsmarine et composé de deux officiers, deux sous-officiers et de neuf matelots, l'ensemble de ces figurines a été entièrement repeint.

Ce modèle attire très souvent l'attention des autres modélistes et les amoureux de la Marine ne restent pas insensibles lors de ses évolutions. Comme dans la réalité, lors de manœuvres brusques, le bateau est légèrement sujet au roulis. Dans l'ensemble, il est très maniable et il répond instantanément aux commandes, ce qui lui permet, lors de concours, de se classer facilement sur les premières manches du podium. Tony n'est pas un collectionneur de médailles, il n'est pas atteint, comme beaucoup, de "championnite aiguë"; son but essentiel, et heureusement ils sont nombreux dans le cas, est de participer à ces concours pour rencontrer d'autres constructeurs afin d'échanger des idées sur le modélisme navigant, dans un esprit de camaraderie où l'amitié prédomine le bon ton. Il est alors possible de trouver énormément de plaisir dans ce hobby.

Tony a toujours beaucoup d'idées en tête et son dernier projet en date concerne la construction d'une plate-for-

me de forage expérimentale installée sur un bateau. Ce modèle, qui sera réalisé au 1:50 ème, sera constitué de deux modules pour une longueur totale de 2,80 mètres.

Caractéristiques du modèle

Echelle: 1:40
Longueur: 131 cm
Largeur: 27 cm
Hauteur: 65 cm
Poids: 18 kg

Je remercie particulièrement le service des Relations Publiques de la Marine pour les photographies et les renseignements qu'il m'a aimablement communiqués.

Caractéristiques de l'original

Constructeur:	Bellingham shipyard C° - Washington USA
Longueur:	52,50 m
Largeur:	10,70 m
Tonnage à vide:	654 t
Tonnage en charge:	751 t
Carburant:	47,7 t
Propulsion:	2 diesels GMC 8.278 A.
Puissance:	1.600 cv
Vitesse:	12 noeuds (14 maximum)
Hélices:	2 à pas variable
Gouvernails:	2
Puissance:	1.600 cv
Equipage:	5 officiers, 34 sous-officiers et 32 matelots
Armement:	1 canon AA de 40 mm
Coque:	en bois
Drague de mines:	mécanique, magnétique et acoustique

Eric Bauthier



WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

door wijlen 10M(b.d.) J.-B. Dreesen

Schieman

Buitenstaanders - en zelfs ingewijden - denken wel eens dat **Schieman** een woord is dat uit het grijze taalverleden werd opgediept om onze maritieme woordenschat kleur bij te zetten. Laten we hen geruststellen. In het Nederlands is deze term ondanks zijn eerbiedwaardige ouderdom nog springlevend. Toen in onze taal voor het eerst spraak was van een schip, kwam daar iemand bij te pas die dat schip voerde en onderhield. Hij werd kortweg een **Schipman** genoemd. Het is onder die vorm dat het woord sedert de vroegste Middeleeuwen vermeld staat in de bewaard gebleven monsterrollen. Men leest er, al naargelang de streek en het tijdstip: **skipman**, **scimman**, **schimman**, **skibmand**, **scheeman** of **schiemman**.

Oorspronkelijk was de schiemman - de term komt in zijn huidige schrijfwijze reeds voor bij Kiliaan(*) - belast met het onderhoud en de behandeling van de tuigage aan boord van

de eerder kleine en eenvoudige vaartuigen uit de 12e en 13e eeuw.

Mettertijd werden de schepen groter, kregen meerdere masten, een uitgebreider tuigage en dus ook meer werk voor de Schiemman. De taken aan boord werden herzien. Er ontstond een functie Bootsman belast met de behandeling van al wat de mast of masten aanging, terwijl de Schiemman zich uitsluitend wijdde aan het onderhoud.

Soms cumuleerde hij meerdere taken. Zo gebeurde het dat hij op een tweemastschip fungeerde als bootsman van de voor- of fokkemast, zorgde voor het ankergerie en voorts instond voor het onderhoud van al de tuigage. Als hulp bij zijn werk werden hem dan enkele **schiemansgasten** toegewezen.

Op een driemastschip van eniger omvang stond voor elke mast een bootsman in, terwijl het geheel geleid werd door een Hoogbootsman. De Schiemman kon zijn cumul niet meer aan, hij werd Hoogbootsmansmaat, uitsluitend belast met het onderhoud van de tuigage. Hierbij

werkte hij, geholpen door een Schiemansmaat en één of meerdere gasten samen met de zeilmaker. Soms was Schiemman en Zeilmaker één en dezelfde persoon zoals bijvoorbeeld vermeld staat in de role d'équipage van de "Sint-Carolus" - Kapitein Michiel Cayphas van Oostende, uitgevaren de 10de februari 1724 voor rekening van de Keizerlijke Generale Indische Compagnie. Volgens deze rol was Guillaume Steenkiste afkomstig van Oostende, oud 30 jaar, aangemonsterd als Schiemman en Zeilmaker met 28 gulden maandgeld, wat 2 gulden minder was dan de bootsman.

Toen in het begin van deze eeuw de schepen met hun uitgebreid tuigage verdwenen, ging ook een groot deel van het werk van de Schiemman, dat tot dan toe een belangrijke, kunstige en omvangrijke handenarbeid was, verloren.

Het moderne schip met een kleinere dotatie aan staand en lopend tuig vergt hiervoor geen "fulltime" onderhoud meer. Meestal volstaat het het tuig op regelmatige tijdstippen eens te overlopen.

(*) Kiliaan Cornelis - eigenlijk Van Kiel - was een Nederlands taalkundige die in 1528 te Duffel geboren werd. Hij studeerde te Leuven en werd corrector aan de Plantijnse drukkerij te Antwerpen, waar hij op 15 april 1607 stierf. Hij is vooral bekend door zijn Nederlands woordenboek dat hij in 1574 onder de titel "Etymologicum teutonicae linguae" uitgaf. Dit werk is belangrijk bij de studie van de oorsprong van de woorden uit het Nederlands.

Veel van de meer ingewikkelde bewerkingen uit het Schiemansvak werden dan ook vergeten of zijn in onbruik geraakt. De rang of functie van Schieman - vroeger een van de hoogste van de zogenaamde dekofficieren (zijnde de scheepsonderofficieren) - verminderde in belangrijkeid en ging over naar een 20 eeuwse versie waarbij een meestal bevaren dekmatroos volgens de richtlijnen van de bootsman, takelt, splitst en vernieuwt, wat, waar en wanneer het nodig is. Maar net als zijn kundige voorganger uit de zeilvaart is hij niet zomaar een matroos, maar de Schieman van boord.

De term is uitsluitend voorbehouden aan het lid van de bemanning dat dit werk aan boord uitvoert. Daar echter het optuigen en onderhouden van tuigage deels aan boord, deels aan wal wordt verricht, komt een gelijkaardige functie ook aan wal voor. De zogenaamde "riggers" van een werf of een firma gespecialiseerd in het takelen van schepen noemt men in het Nederlands Takelaars of Takelmeesters.

Dit kan iets worden als: na jaren gevaren te hebben als Schieman kreeg hij op de werf een job als Takelmeester.

Bij de afleidingen en samenstellingen van het grondwoord noteren we:

Schiemannen: Algemene term voor het verrichten van werkzaamheden

met touwwerk en staaltouw ter reparatie, versterking of geschiktmaking voor een andere bestemming.

Schiemanswerk: Omvat alle werkzaamheden met touwwerk en staaltouw welke bij het gereedmaken van een tuig, het optuigen zelf en het onderhoud daarna te pas kunnen komen. Hieronder zijn begrepen het maken van schiemansgaren, van seizings, matten en plattingen, het takelen, splitsen, bekleden, marlen, het leggen van bindsels en steken.

Schiemansgaren: Touw geslagen van 2 of 3 draden geteerde hennep inzonderlijk van oud touwwerk afkomstig.

Het oud touwwerk werd eertijds door de Schieman aan boord verwerkt tot 2 of 3 draadsgaren, dat na behandeling met zoete teer gebruikt werd voor velerlei doeleinden, doch hoofdzakelijk tot bekleding van staand want en voorts tot bindsels en naaiings.

Tegenwoordig wordt het schiemansgaren klaar voor gebruik aan boord geleverd.

Schiemansmolenwiel of wuit: Is een haspel of garenwinder voor het schiemansgaren.

Schiemansschap: Geeft de hoedanigheid weer van de Schieman, als ook al wat het werk van een Schieman uitmaakt. Schiemansschap

vormt aldus een onderdeel van het zeemanschap. Dit laatste zijnde een algemene term voor de kundig- of vaardigheden ter zee.

Schiemansgast: Is een verouderde uitdrukking voor een uitkijker op het voordek. Deze term dateert nog uit de tijd dat de Schieman het voorschip onder zijn gezag had.

Schiemansmaat: Hulp van de Schieman, tweede Schieman.

Zo was ook de schiemansbak, de Bak waarvan de Schieman baksmeester was.

Een Bak was eertijds aan boord een houten balie waarin de warme spijs voor de schepelingen van de kok werd afgehaald. Overdrachtelijk wordt het tegenwoordig nog gebruikt voor een afdeling matrozen die samen eten of dienst doen.

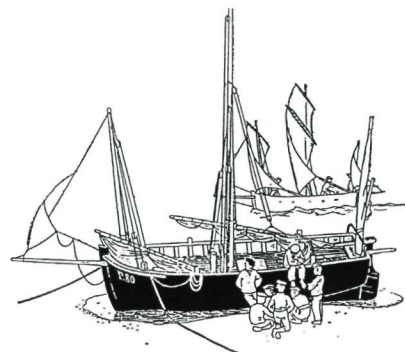
In de KNM zijn de volgende oproepen nog dagelijkse kost. Zeuntjes aan je bakken, baksgewijs aantreden, baksmeester, enz...

Avez-vous déjà la
"Cravate Marine"?

Hebt U reeds een
"Marinedas"?

De panneschuit V

De reling



Eerst worden alle uitstekende stutten effen met de bovenzijde van de verschansing afgezaagd (fig. 23). Het spreekt vanzelf dat voor een boot van 10,53 m de reling moeilijk uit één stuk kan gezaagd worden. Daar de vezelrichting van het hout zoveel mogelijk de ronding van de verschansing moet volgen, is het wel aan te raden de reling in 4 stukken te maken (zie fig. 38).

Vanaf de voorsteven tot de stut tussen spant 4 en 5 is de reling 8,5 x 5,5 mm dik, terwijl die verder naar de achterspiegel 7,5 x 4,5 mm bedraagt. Tussen spant 4 en 5 naar achteren toe komt de buitenzijde van de reling effen met de verschansingsplanen en naar voren toe steekt de reling 1 mm buiten de verschansing (zie fig. 39).

Opdat allerlei touwwerk of netten

niet zou haperen aan de las tussen het voorste en het achterste deel van de reling, dient de overgang van dikte 4 naar 5 mm geleidelijk te gebeuren over een lengte van 2 stutten (zie fig. 40).

De reling is van groot belang voor de sterkte van de boot. Het is ook de reling die het dikwijls het zwaarst te verduren heeft. Daardoor dienen de verschillende stukken degelijk

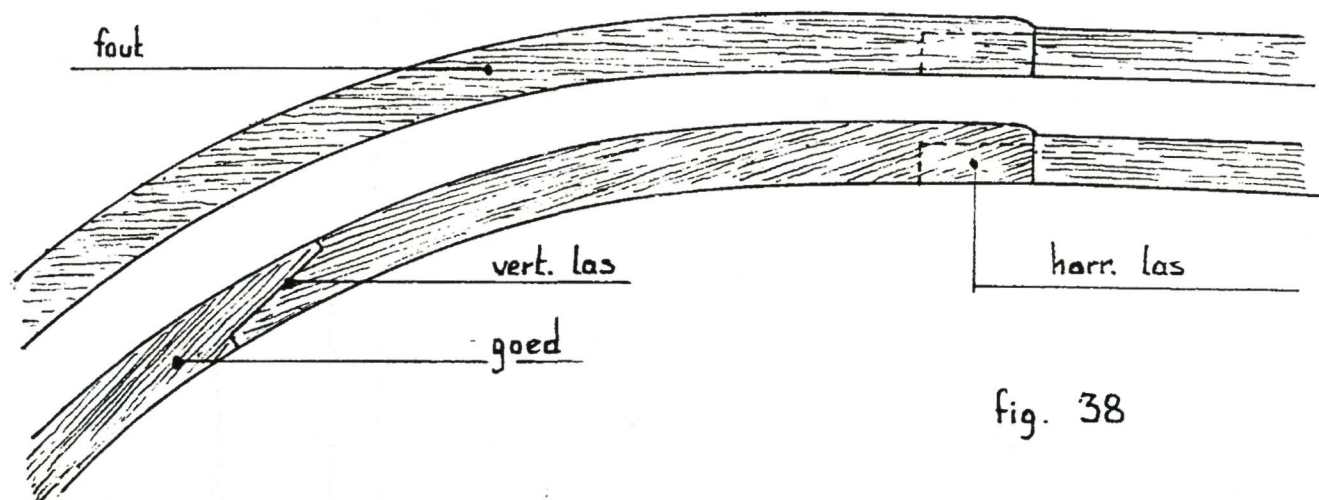


fig. 38

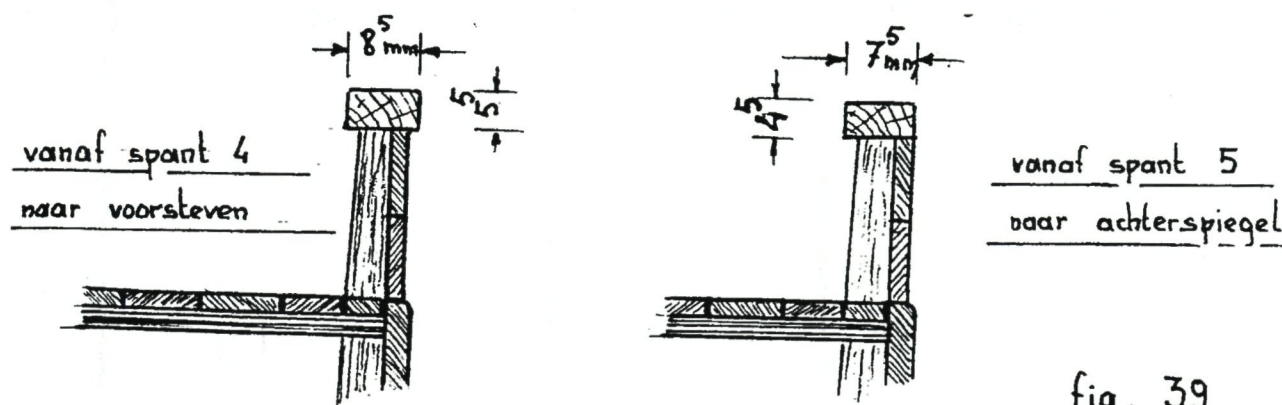


fig. 39

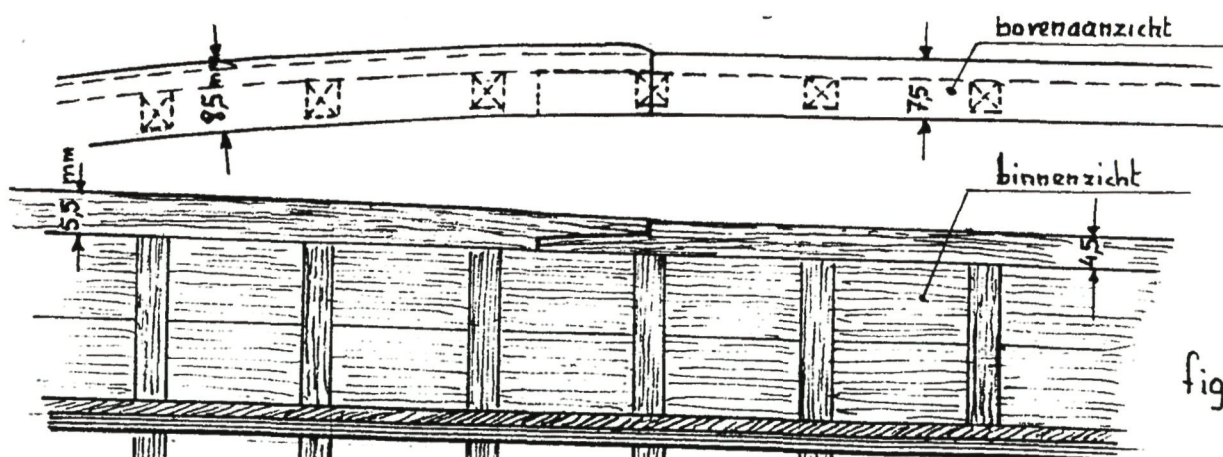


fig. 40

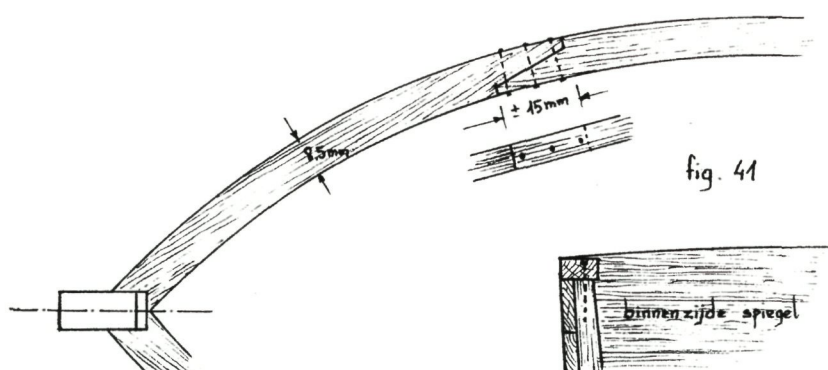


fig. 41

aan elkaar bevestigd te worden door een vertande horizontale en verticale las (zie fig. 41).

De relingen worden op de stutten gelijmd en nog aan iedere stut genageld. Het is wel aan te raden een klein gaatje voor te boren. De nagels worden ietwat dieper ingedreven en de gaatjes worden met wat lijm en fijn zaagsel dichtgewreven.

wordt vervolgd



Turbo's Hoet



Uw Turbospecialist - Votre spécialiste Turbo - Ihre Turbospezialist

GARRETT



HOLSET



Schwitzer

IHI

mitsubishi

Turbo's Hoet P & R N.V.
Ieperstraat 144a
B - 8830 Hooglede
België
Tel.: 051-70 06 91
Fax.: 051-70 28 12

Elektronische kaarten en Geïntegreerde brugsystemen (deel 2)

De elektronische kaart zal in de nabije toekomst niet alleen een beslissende invloed hebben in de wijze van opereren met een schip maar ook in de brugorganisatie en de brugergonomie.

Met de introductie van de elektronische kaart op "one man bridges" zal de noodzaak aan een functionele integratie van de verschillende aspecten van "ship handling" toenemen.

We kunnen dit samenvatten als het bundelen en de presentatie van essentiële informatie ter ondersteuning van het commando op een beperkt aantal displays op een overzichtelijke en gemakkelijk toegankbare wijze.

Het geïntegreerd navigatiesysteem

Het geïntegreerd navigatiesysteem kan best geïllustreerd worden a.h.v. 2 voorbeelden. Het eerste voorbeeld toont u het eenvoudigste niveau van integratie: hier wordt een ECDIS toestel gekoppeld aan:

- navigatie-instrumenten (GPS, radionavigatietoestellen)
- radarconsoles voor X- en S-band
- een elektronische kaartentafel.

De elektronische kaartentafel heeft een interface met ECDIS maar kan ook gewoon als een standaard kaartentafel gebruikt worden. Het geeft de gebruiker onmiddellijk positie informatie in LAT/LONG op de "muis" in gelijk welke positie op de kaart. Het grootste voordeel van deze elektronische kaartentafel ligt in het feit dat het toelaat om zelf snel en accuraat elektronische multi-layer maps aan te maken, mits gebruik van een kleurenpalet en een bibliotheek van algemeen vertrouwde kaart symbolen, en deze maps zowel op ECDIS als op de ARPA's te vertonen.

Het tweede voorbeeld toont een meer geavanceerde integratie waar naast ECDIS, ARPA's, GPS en de elektronische kaartentafel, de configuratie werd aangevuld met een ship's management console en een auxiliary workstation. De ship's management console centraliseert alle informatie die van belang is voor het veilig en efficiënt opereren van het schip. De gebruiker selecteert zelf de relevante informatie op zijn werkpagina. Een typische configuratie kan zowel navigatorische informatie omvatten zoals eigen positie, koers en vaart, getijden en waypointgegevens, windrichting en -snelheid, ETA en distance to go als machinegegevens zoals toerentallen, roerhoek, machineconfiguratie, boegschroef, enz. Deze console kan ook gekoppeld

worden aan bvb. een Decca ISIS machine monitoring en control systeem zodat ook de technische alarmen op de brug kunnen behandeld worden door officieren met een dual watchkeeping certificate. Er bestaat ook de mogelijkheid om door het systeem de beste route qua tijd en brandstofverbruik te laten uitwerken voor een gegeven ETA. De operator voert dan zelf beperkingen in i.v.m. toerentallen en maximum en minimum snelheden en het systeem bepaalt a.h.v. deze data, de gegevens uit ECDIS en weersvoorspellingen de optimum route en vaart, waakt over de uitvoering van het plan en neemt automatisch correctieve actie. Het auxiliary workstation in deze configuratie heeft enkel tot taak offline voyage planning uit te voeren. In deze hoedanigheid dupliceert deze console alle hoofdfunctionaliteiten van de ECDIS -console, maar is niet gekoppeld aan de navigatiesensoren.

ECDIS en radar

Een integratie die bijzondere aandacht vergt is deze van ECDIS met radar. Het combineren van het radarbeeld met een elektronische kaart biedt het voordeel dat de operator informatie uit de kaart kan correleren met radarinformatie.

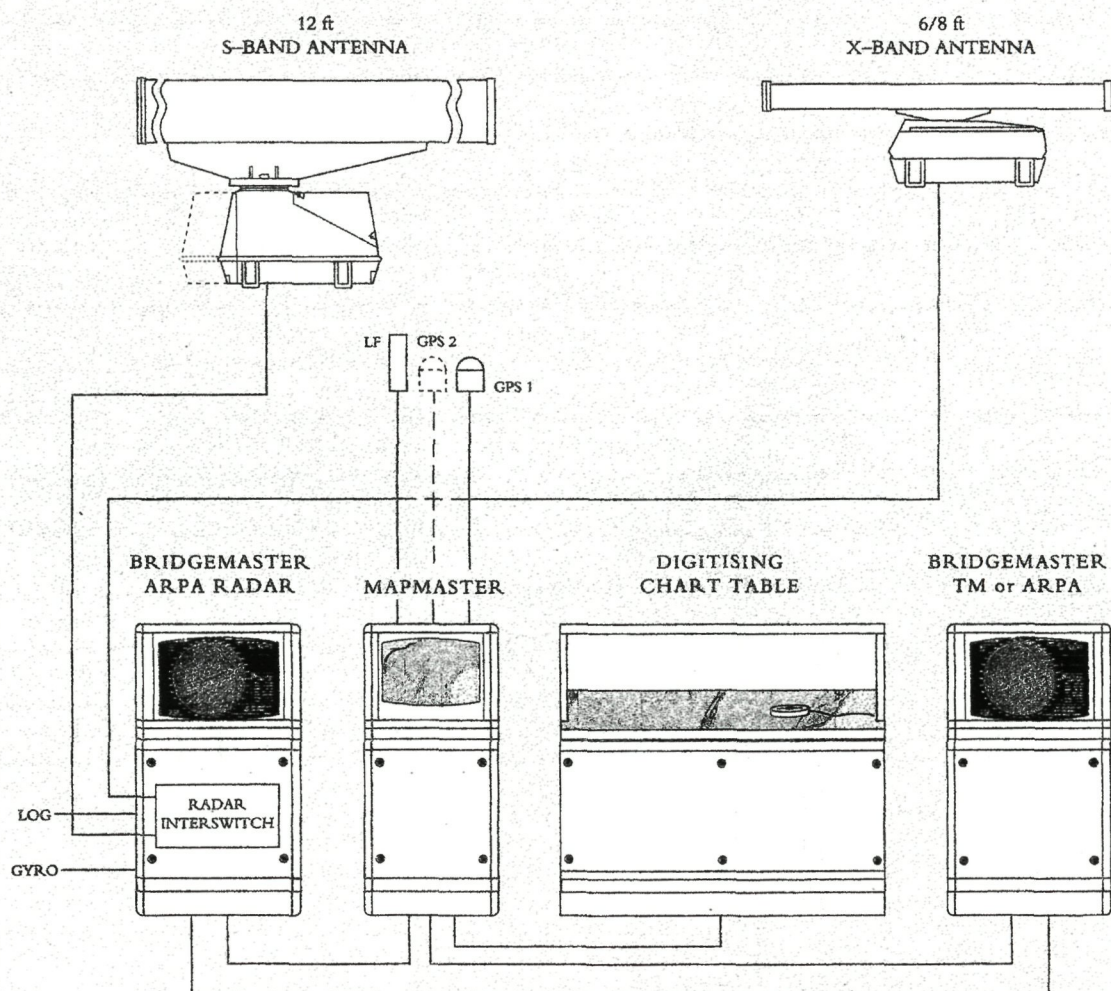
Voor de integratie tussen kaart en radar zijn er 2 mogelijkheden: presentatie van ARPA-tracks op de kaart en/of vertonen van ruwe radarvideo op de kaart.

Deze integratie is niet verplicht door het IMO, het IMO legt wel een aantal normen op bij integratie tussen ECDIS en radar.

Het vertonen van radarvideo op een kaart leidt tot een aantal overwegingen.

Eerst en vooral is er de presentatie van het radarbeeld: de kleur moet duidelijk te onderscheiden zijn van

Geïntegreerd navigatiesysteem voorbeeld 1



het kleurenpalet in gebruik in de elektronische kaart. Dit is bijzonder moeilijk gezien het reeds zeer complex gamma aan kleuren in gebruik bij ECDIS. Het gebruik van groen voor vertoning van het radarbeeld op ECDIS, kan aanleiding geven tot verwarring, bvb. met de symbolen voor stuurboordboeien. Moderne radars maken een extensief gebruik van kleur om een overzichtelijk radarbeeld te presenteren, zo wordt bvb. de historie van een track, de zogenaamde radar trail in een duidelijk verschillende kleur van de actuele radarecho gepresenteerd. Indien het vertonen van het radarbeeld op een elektronische kaart beperkt wordt tot één enkele kleur, zal dat in vele gevallen een stap achteruit zijn qua duidelijkheid van het radarbeeld.

Indien het radarbeeld permanent moet vertoond worden op de kaart, ontstaat een conflict over de prioriteit die men wil geven aan het radarbeeld t.o.v. de kaartinformatie. Het combineren van radar en ECDIS in een multifunctionele console leidt tot een aantal specifieke belangenconflicten:

- de keuze van de vertoonde kaart kan conflicteren met de schaalkeuze voor de radar voor collision avoidance
- de schaalkeuze voor radar heeft gevolgen voor een aantal radarparameters zoals bvb. Iong / shortpulse, pulsherhalingsfrequentie, antistoringcircuits
- ECDIS presenteert een grondgestabiliseerd beeld; radar presenteert een zeegestabiliseerd beeld.

Lessons learned

De Royal Navy evalueert sedert 2 jaar het gebruik van elektronische zeekaarten. De resultaten van deze beproevingen moeten de RN assisteren in het bepalen van de vereisten voor de uitrusting van de vloot met elektronische kaarten. Tevens is er een praktische wisselwerking met de producenten die de apparatuur voor de testen hebben geleverd en hierdoor een inzicht krijgen in de vereisten van de gebruiker en tekortkomingen op hun eigen produkt.

Installatie van de uitrusting:

- De schepen werden uitgerust met ECDIS-toestellen gekoppeld aan een GPS-ontvanger, een ARPA-console en een digitising chart table (voor het aanmaken van eigen overlays).
- Er werden 2 ECDIS-toestellen geplaatst: 1 voor route monitoring en 1 voor route planning. De ECDIS-toestellen kunnen zelfstandig van elkaar opereren.
- Het installeren van de uitrusting moest binnen de bestaande brugstructuur gebeuren: de installatie nam 5 dagen in beslag en overschreed in aanzienlijke mate het aantal geraamde man/uren.
- De uitrusting werd vooraan op de brug in de midscheeps geplaatst, weg van andere bruguitrusting (RFA Black Rover). Aan boord van HMS Sheffield werd de uitrusting geplaatst waar mogelijk op de brug; gezien plaatsgebrek op de brug, werd een tweede ECDIS-console in de gevechtscentrale gemonteerd. In de praktijk bleek de lokalisatie van de uitrusting van groot belang voor operaties in nauwe vaarwaters. Tot 4 gebruikers wilden terzelfdertijd het beeld monitoren: de commandant, de navigatie officier, de officier van de wacht en de loods.
- Initieel waren er verschillende problemen qua interfaces en software.

Varende beproevingen:

a. Problemen

- Gedurende de varende beproevingen werden eveneens problemen met interfaces en software vastgesteld. In de eerste weken van de testen werd het systeem continu geplaagd door alarmen, screen lock-ups (bevrozen van het beeld) en positiesprongen. Deze problemen werden m.b.v. de technici van de firma opgelost.
- Al deze problemen werden door opeenvolgende software aanpassingen verholpen. De RN is in het algemeen tevreden met de vooruitgang die geboekt werd gedurende de testen ondanks enkele belangrijke problemen.

b. Algemene bevindingen

- Gedurende de testen werd hoofdzakelijk ervaring opgedaan met ARCS en enkele commerciële S57 V3 vectorkaarten.
- Het laden van kaarten van de CD-ROM duurt ongeveer 2 minuten. De gebruiker kan dan die kaarten selecteren die hij nodig heeft. Een update met NTM's duurt ongeveer 80 seconden i.p.v. 10 man/uur per week.
- Zowel ARCS als de vector kaarten gaven een hoge beeldkwaliteit en accurate details.
- Voor navigatie a.h.v. een elektronisch radionavigatiesysteem is het systeem gebruiksvriendelijk. Het invoeren van visuele peilingen en/of radarafstanden is zeer gebruiksonvriendelijk.
- Na instructie en familiarisatie met het systeem blijkt dat de officier van de wacht meer tijd besteedt aan uitkijk dan voorheen het geval was.
- De praktijk toont aan dat een gebruiker op korte termijn de basisfunctionaliteiten onder de knie heeft. Eens de gebruikers vertrouwd waren met het systeem, bleek het grote voldoening te schenken.
- Op de ECDIS werden de ARPA-tracks vertoond; gezien de ARPA meer dan 50 contacten kan volgen, bleek dit een toereikend hulpmiddel.
- Een digitising chart table voor het overbrengen van maps naar de ARPA en ECDIS wordt ten stelligste aanbevolen.
- Er is geen alarmering wanneer het primaire elektronische navigatiesysteem uitvalt: de officier van de wacht moet dit zelf controleren.
- Het is van kritisch belang de gebruiker te trainen in het begrijpen van het verschil tussen ECDIS en ARPA displays m.a.w. de operator moet er zich terdege van bewust zijn wat het verschil is tussen een grondgestabiliseerd beeld (ECDIS) en een zeegestabiliseerd (ARPA) beeld. Het is dus belangrijk dat de ECDIS-operator begrijpt welk beeld hij gepresenteerd krijgt, welke informatie hij bekomt en hoe deze correct te interpreteren.

KVK R. Cardijn

MARITIEM PANORAMA

Evolutie Oostendse maritieme trafiek

PASSAGIERS- EN GOEDERENVERKEER MET 10% ACHTERUIT IN 1997

Voor de Oostendse haven was 1997 een belangrijk keerpunt in haar geschiedenis. RMT werd operationeel opgedoekt en opgevolgd door de pool Holyman/Sally op de Ramsgatelijs. Ook het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf (AGHO) trad in werking en bracht voor- en achterhaven onder één beleid. Welke de impact van deze innovaties was op de evolutie van de toeristische en de vrachtrafiek, vatten wij cijfermatig samen in volgende beschouwingen.

Laat ons vooreerst een bondig overzicht brengen van wat het Oostendse havencomplex qua maritieme trafiek realiseerde in 1996. Dat was het laatste jaar dat RMT- en handelshaven een afzonderlijk beleid kenden, respectievelijk gevoerd door het departement van Verkeerswezen en het Oostendse stadsbestuur. Ook was dit het laatste volle jaar dat RMT en Sally Line in pool samenwerkten onder de merknaam 'Oostende Lignes' op de verbinding naar Ramsgate. We vatten vooreerst de prestaties van beide rederijen bondig samen.

Tabel I RMT/Sally		
	Aantal	Evolutie '96/'95
RMT 1996		
Passagiers	1.555.354	-11.3%
Toer. voertuigen	229.908	-12.2%
Vrachteenheden	85.520	+4.2%
Sally 1996		
Vrachteenheden	68.656	-10.4%

Wanneer we nu de getransiteerde toeristische voertuigen en de vrachteenheden van RMT/Sally in tonnage omcijferen en daarbij de zeegoe-derentrafiek van de handelshaven bijrekenen, bekomen we de globale balans van het Oostendse maritieme verkeer voor het jaar 1996. We stellen vast dat de behaalde 4.694.740 ton een verlies van 7,6 % betekent t.o.v. het vorige jaar. Aldus samengevat :

Tabel II Globale trafiek 1996		
RMT/Sally		
	Absolute hoeveelheid	Evolutie '96/'95
RMT	1.912.079t.	-9.1%
Sally	1.485.170t.	-12.5%
Handels- haven	1.297.491t.	-6.2%
Totale balans	4.694.740t.	-7.6%

Balans zeegoe-derentrafiek 1997

Het opstellen van de balans 1997 is niet zo eenvoudig. Op 1 maart van dat jaar werd RMT opgedoekt en ging Sally Line met Holy-

man als nieuwe partner samenwerken op de Ramsgatelijs. Dezelfde dag werd het Autonoom Gemeentelijk Havenbedrijf Oostende (AGHO) operationeel zodat vanaf dan voor- en achterhaven éénzelfde beleid kregen.

Inzake trafiekstatistieken had dit voor gevolg dat AGHO de gegevens ging bijhouden van het hele havencomplex vanaf maart tot en met december 1997. Voor de eerste twee maanden van dit jaar was dat nog de opdracht van RMT voor de voorhaven en van de Havenkapiteindiensten voor Sally en de handelshaven. Nu konden wij wel het cijfermateriaal krijgen van AGHO en van de Havenkapiteindiensten, maar RMT wou geen cijfers bekendmaken voor de maanden januari en februari 1997. Zodoende waren wij verplicht naar een noodoplossing te zoeken voor de RMT-statistieken door die van de eerste twee maanden van 1996 te gebruiken. Wellicht zullen ze ietsje hoger liggen dan die van 1997, maar in de globale context van de haventrafiek zal dit weinig invloed hebben. Zo komen wij tot volgende overzichten.

Tabel III (Jan.-feb. 1997) RMT/Sally		
	Aantal	Tonnage
RMT		
Passagiers	153.434	-
Toer. voertuigen	22.825	25.358t.
Vrachteenheden	14.673	272.266t.
Sally		
Vrachteenheden	12.813	276.767t.
Handels-haven	-	170.494t.

Tabel IV (Maart-dec. 1997) RMT/Sally		
	Aantal	Tonnage
Holyman		
Passagiers	1.179.500	-
Toer. voertuigen	211.381	234.844t.
Sally		
Passagiers	65.040	-
Vrachteenheden	94.228	2.151.707t.
Handels-haven	-	1.100565t.

Eindbalans 1997 met 9,8% achteruit

Wanneer we nu tabel III en IV samenbrengen tot tabel V hieronder, stellen we vast dat de toeristische trafiek zo'n 1,4 miljoen passagiers haalde in 1997, wat 10% minder was dan het jaar voordien. Het verlies liet zich enkel gelden voor de voetpassagiers, want het aantal overgezette toeristische voertuigen steeg met 1,8%.

Holyman/Sally haalden beslist geen slechte resultaten voor hun eerste (en laatste) experiment op de Ramsgatelijs. Het plaatsaanbod was immers sterk gereduceerd - 2 catamarans i.p.v. 3 ferries en 2 jetfoils - en autocars konden niet aan boord van de catamarans. Ook het geboden comfort was van mindere kwaliteit en de Diamant Rapide bleef dikwijls aan de kade wegens technisch defect. Enkel de snelheid van de verbinding was een pluspunt en dit maakte ten slotte veel goed.

Qua ro/ro-trafiek verzekerd door de drie vrachters van Sally, had de verminderde aangeboden capaciteit en frequentie (5 afvaarten i.p.v. 10 voor RMT/Sally) hier wel een vrij negatieve weerslag op de behaalde cijfers: een duik van 21,1% qua vervoerde

vrachteenheden en van 14,1% qua tonnage. Ook dient gezegd dat Sally de vorige jaren al veel klanten had verloren ten gunste van Calais, Duinkerke en Zeebrugge. Toch bleef het ro/ro-vrachtverkeer met zijn 2,7 miljoen ton doorslaggevend voor de maritieme goederentrafiek van Oostende, met een aandeel van liefst 64%.

Wat de evolutie betreft van de andere goederen die niet door Holyman/Sally werden behandeld, merkt men een licht verlies van 2,1% t.o.v. het vorige jaar. Het gaat hier hoofdzakelijk om de aanvoer van bouwmaterialen, petroleumprodukten en chemische meststoffen. Deze laatsten incasseerden een flinke klap door het opdoeken van het chemisch bedrijf Soprolit.

Overzichtelijk bekeken haalde het Oostendse havencomplex een goederenomzet van 4.232.001 ton in het scharnierjaar 1997, wat 9,8% minder was dan het jaar voordien. Voor het tweede achtereenvolgend jaar lag de maritieme goederentrafiek also onder het peil van de 5 miljoen ton. Wat de toekomst zal opleveren blijft vooralsnog een groot vraagteken. Hoverspeed nam in maart 1998 de plaats in van Holyman en vaart voortaan op Dover, terwijl de Ramsgatelijs van Sally voor zware problemen zal komen te staan.

Tabel V - Globale trafiek 1997 RMT/Sally		
	Aantal	Tonnage
Passagiers	1.397.974 (-10.1%)	-
Toer. voertuigen	234.206 (+1.8%)	260.202t. (+1.8%)
Ro/ro-trafiek	121.714 (-21.1%)	2.700.740t. (-14.1%)
Vrachteenheden	-	1.271.059t. (-2.1%)
Totaal		4.232.001t. (-9.8%)

H. Rogie

DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1997

Nieuwpoort, gelegen aan de monding van de IJzer, is niet enkel de grootste jachthaven van Noord-West-Europa. Van oudsher is het ook een vissershaven waarvan het belang de laatste jaren fel is geslonken. Nochtans boekte ze voor 1997 betere cijfers. Sinds de jaren zeventig heeft de haven ook een commerciële functie met de aanvoer van zand- en grintsoorten. Deze materialen werden in 1997 in vrij grotere hoeveelheden aangevoerd vergeleken bij de vorige jaren. Tenslotte noteren we ook, de start drie jaar geleden van een veetrafiek vanuit Engeland.

La Rochelle mag wel de belangrijkste jachthaven van ons continent heten, maar Nieuwpoort blijft nog altijd de grootste jachthaven van Noord-West-Europa. Met zijn 2.000 ligplaatsen genereert het een toegevoegde waarde van circa 1 miljard BEF. Vergeleken met de 1,4 miljard BEF die Openbare Werken het laatste decennium in Nieuwpoort investeerde, mag het economisch rendement van de jachthaven beslist optimaal genoemd worden.

Daarom ook werd gedacht aan de uitbreiding van dit havengedeelte door het creëren van nieuwe aanlegplaatsen. Zo werd het aanleggen van een nieuw dok gepland op de rechteroever van de IJzer, dichtbij de terminal van de zandwinningsprodukten. Zo'n 800 nieuwe aanlegposten zouden aldaar over een tweetal jaren kunnen beschikbaar zijn. De plannen om het aanleggen van het dok aan de Kromme Hoek zijn opgedoekt alsmede het project om het vroegere marinedok tot jachthaven om te bouwen.

Visserij-activiteiten kenden een lichte relance

Als jachthaven blijft Nieuwpoort de wind in de zeilen hebben. Mindergoed ging het de laatste jaren met de visserij-activiteiten van de IJzerhaven. Nochtans was een lichte heropflakking te bespeuren in 1997. Zo stegen de aanlandingen van vissoorten tot 858 ton, wat 3,1% meer was dan het jaar voordien. Hun globale brutowaarde steeg tot 123 miljoen BEF, hetzij een winst van 13,7%.

Dit betere omzetcijfer is hoofdzakelijk te danken aan de forse prijsstij-

ging van de duurdere vissoorten, met als blikvanger de spectaculair gestegen tongprijs. Die kende in 1997 een prijstoename variërend tussen 35 en 45% vergeleken met het vorige jaar. De spanvisserij werd nauwelijks bedreven, terwijl de garnaalaanvoer fel daalde. Enkel de tongvisserij boekte succes. Globaal bekeken kan gesteld worden dat de rendabiliteit van de Nieuwpoortse vloot zich op een positieve kentering kon verheugen.

We noteren nochtans dat de Nieuwpoortse vloot, hoofdzakelijk Eurokotters, in 1997, 19 eenheden telde, hetzij één minder dan het jaar voordien. Onder hen waren er een vijftal dat nooit in Nieuwpoort aanmeerden. Aan de uitvlagging van de vissersvloot is helaas nog geen einde gekomen.

Zand- en grinttrafiek opnieuw expansief

Wat nu de handelshaven betreft, stellen we vast dat de trafiek van zand- en grintsoorten opnieuw expansief was in 1997. De aanvoer van de bouwmaterialen steeg inderdaad met liefst 16,2% tot 697.247 ton. In 1996 had deze trafiek een forse achteruitgang van eventjes 22% gekend.

De vraag naar deze produkten steeg opnieuw in 1997 mede in de hand gewerkt door de verlaging van het BTW-tarief in de bouwsector. Dit resulteerde in een verhoging van de aanloopbeurten van grintzuigers tot 695, hetzij een stijging met zo'n 10%. De verhoging van de havenrechten van 8 tot 8,50 BEF per BRT bracht de Nieuwpoortse stadskas dan ook een fikse meerwaarde op.

Voor meer details:

Schepen	Aanvoer
469 met zeezand	441.804 ton
213 met grint	245.298 ton
11 met rijnzand	7.370 ton
2 met schelpenzand	2.775 ton
695 zeeschepen (+10%)	697.247 ton (+16.2%)

Deze bouwmaterialen worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en met estuariumschepen aangevoerd naar de Nieuwpoortse terminal van de firma Verhelst. Die is gelegen op de rechteroever van de

Ijzer, rechtover de vismijn. Van daaruit worden ze per vrachtwagen naar het onmiddellijke achterland vervoerd.

De plannen om deze primitieve terminal te moderniseren en uit te breiden zijn voorlopig opgedoekt, temeer daar in die zone een uitbreiding van de jachthaven is voorzien. Ook het project om vanuit Nieuwpoort een supersnelle ferryverbinding met Engeland op te starten, schijnt voorgoed opgeborgen nu Oostende met dergelijke verbinding opereert en er ook de nadelen van ondervindt.

Tenslotte vermelden we nog de opstarting in 1995 van een veetrafiëk vanuit de Britse haven Brightingsea. De Deense cargo M/V Caroline, die deze dienst verzekert, legde in 1997 zo'n 26 maal de Nieuwpoortse handelshaven aan. Dit waren 5 aanleg-

beurten minder dan het jaar voorheen. Over de tonnage van deze aanlandingen werden geen cijfers gepubliceerd. Te oordelen naar de aanloopbeurten gaat het om een bescheiden trafiek in omvang. In 1996 ging het om 33.325 ton tegenover 181.675 ton in 1995.

Globaal bekeken was 1997 beslist een beter jaar voor de Nieuwpoortse haven. Zowel de yachting als de visserij-activiteiten en de handelstrafiek in de bouwmaterialen waren expansief. Niettemin stond de geplande uitbreiding van de jachthaven in de kijker. Nieuwpoort streeft er immers naar dé grootste jachthaven van ons continent te worden, wat haar beslist wereldfaam zal bezorgen.

H. Rogie

**THUIS
BIJ DE BANK
VAN HIER**



KREDIETBANK



is een uiterst modern bedrijf met 40 medewerkers,
alomgekend voor een uitstekende kwaliteit en service!

Tijdschriften, boeken, jaarverslagen, catalogi.
Bedrukken van zwaar karton.
Tot 5 kleuren + lak in 1 doorgang.

Publicitaire folders.

Briefhoofden, faktuur-sets, omslagen.

DRUKKERIJ GOEKINT nv, Industriepark, 8400 Oostende
Tel. (059)51.43.43 - Fax (059) 51.44.43

NICE TO KNOW

NAVIGATIECURSUSSEN





KUSTVAART
ZEEVAART

De Watersportkring van de Luchtmacht te Vilvoorde richt voor alle belangstellenden (militairen en burgers) een cursus Kust- en Zeevaart in.

Doel van de cursus:

- behalen van het Brevet Kust- en Zeevaart, erkend door de Federatie
- behalen van het Brevet van Radio-Telefonie (Staatsbrevet)
- voorbereiden op het Brevet van Yachtman (Staatsbrevet)

Gedurende 35 avonden van drie uur wordt U grondig de kennis bijgebracht om veilig en efficiënt te varen. De cursus start in oktober en eindigt in maart. De nodige kennis wordt U bijgebracht door specialisten ter zake: kapiteins en officieren ter lange omvaart, ervaren jachtlui en andere specialisten. Dit waarborgt de degelijkheid van de cursus. Er is geen bepaalde voorkennis vereist, noch een bepaald studieniveau.


Deze cursus is zonder twijfel een mooie gelegenheid om tijdens de winterperiode uw kennis bij te schaven en een brevet te behalen.


De lessen worden gegeven in de Kazerne Koning Albert I te Evere (over de NATO).

Inschrijvingen - Inlichtingen

Secretariaat Yachting
 Priester Poppestraat 33
 2640 Mortsel
 Tel. 03/455.72.34
 019/51.25.87 (na 19 u)

COURS DE NAVIGATION





NAVIGATION COTIERE
ET HAUTURIERE

Le Cercle Nautique de la Force Aérienne de Vilvoorde organise un cours théorique pour civils et militaires.

But du cours:

- obtention du Brevet de Navigation Côtière et Hauturière (Fédération)
- obtention du Brevet de Radio-Téléphonie (Brevet d'Etat)
- préparation à l'examen de Yachtman (Brevet d'Etat)

Ce cours de 35 soirées de 3 heures vous permet d'acquérir les connaissances nécessaires pour une navigation sûre et efficace et s'échelonne d'octobre à mars. La matière est donnée par des capitaines et officiers au long cours, yachtmen confirmés et d'autres spécialistes. Ceci garantit la qualité du cours. Il ne faut pas avoir de connaissances préalables, ni avoir fait des études d'un certain niveau.

Employez la période hivernale pour approfondir vos connaissances et obtenir un brevet.

Les cours se donnent dans la Caserne Roi Albert à Evere (près l'OTAN).

Inscriptions - Renseignements

Secrétariat Yachting
 Priester Poppestraat 33
 2640 Mortsel
 Tél. 03/455.72.34
 019/51.25.87 (après 19 h)

Activités du service des Relations Publiques de la Marine - Correction

Le Service des Relations Publiques de la Marine nous communique l'annulation du concert en plein air prévu à Tirlemont le 12 septembre.

Aktiviteiten van de Dienst Public relations van de Marine - Verbetering

Wij vernamen dat het openlucht concert voorzien in Tienen op 12 september niet zal doorgaan.

Vervolledig Uw verzameling... Pour compléter votre collection.....

Onderstaande oude nummers van Neptunus zijn nog steeds beschikbaar tegen de prijs van 100 BEF/stuk + 50 BEF portkosten.

Het bedrag kan gestort worden op rekening 473-6090311-30 van de vzw Neptunus, Postbus 17, 8400 - Oostende.

Voici la liste des anciens numéros de Neptunus toujours disponibles au prix de 100 francs/pièce + 50 francs de frais de port par commande.

A verser sur le compte 473-6090311-30 de Neptunus BP 17 8400 OOSTENDE

N°197 / 198 / 199 / 200 / 201 / 202 / 203 / 204 / 205 / 210 / 215 / 216 / 217 / 218 / 219 / 220 / 221 / 223 / 224 / 225 / 226 / 227 / 228 / 229 / 230 / 231 / 233 / 234 / 235 / 236 / 237 / 238 / 240 / 241 / 242 / 243 / 244 / 245 / 246 / 248 / 249 / 250



NAVIDOC : les archives de la Marine à Bruxelles-sur-mer

NAVIDOC est un ensemble impressionnant de livres, documents, revues spécialisées et autres traités maritimes que le cercle Leconte a rassemblé depuis 1993.

Associée au départ à la documentation maritime que possédait la commune de Jette, cette riche collection fut transférée il y a peu, sous l'appellation de Navidoc-Marines, au Musée Royal de l'Armée, dont la nouvelle "Section Marine" lui ouvre de très larges horizons.

Doté d'un catalogue informatisé indexé selon les normes internationales et d'une liaison Internet, cet ensemble constitue une véritable Médiathèque Maritime belge du troisième millénaire.

Cette vaste bibliothèque est en outre complétée par une section archives, estampes, cartothèques et un présentoir de publications d'actualités maritimes.

Pour se développer davantage, ce fonds Navidoc-Marines, qui se veut national et multilingue, est bien sûr ouvert aux apports privés de dons et de legs en matière de marine marchande et militaire, de plaisance, de navigation intérieure belge et congolaise, de pilotage, de sauvetage, de remorquage, de dragage, etc....

La pérennité de ces dons, qui sont d'emblée versés au patrimoine national, est garantie (juridiquement) par une dédicace apposée dans les ouvrages légués et qui est reprise dans la base informatique.

Signalons enfin que Navidoc - Marines est accessible gratuitement, du mardi au vendredi, de 8h30 à 12h00 et de 13h00 à 16h30 à la Bibliothèque du Centre de Documentation du Musée de l'Armée, Parc du Cinquantenaire 3 à 1000 Bruxelles. Tél. 02/733.44.93

Pour les surfeurs, tapez <http://WWW.rma.ac.be/KLM-MRA/> et découvrez les info's... par vagues successives.

S.b.d.s.

Djibouti-Kismayo-Mogadiscio-Mombassa door A. Tobback.

Tobback A., oud para-commando, reeds bekend door zijn boek over de Belgische operatie in Korea, beschrijft het wedervaren van het Belgische Leger in Somalië. Het werk is beschikbaar in het Frans en in het Nederlands en bestaat uit twee delen, het politiek en historisch verleden van de opdracht en vervolgens de operatie zelf met ondermeer de activiteiten van de Marine. Het geheel is gekruid met persartikels van diverse afkomst en persoonlijke commentaren van de auteur met zijn typisch taalgebruik, over de grofheden waarvan bepaalde para's worden beschuldigd. Elk van de boeken kan besteld worden door storting van 995 Fr, plus 100 Fr verzendingskosten op het rekeningnummer A.S.L.K 001-1972649-36 (met vermelding deel één en/of twee).

Djibouti-Kismayo-Mogadiscio-Mombassa de A. Tobback.

Tobback A., ancien para-commando, déjà connu pour son livre sur les opérations belges en Corée, a écrit l'épopée de l'Armée Belge en Somalie. Cet ouvrage, disponible en français et en néerlandais, se compose de deux tomes: d'abord, le passé politique et historique de la mission, ensuite, les opérations proprement dites avec, entre autres, les activités de la Marine. Le tout est pimenté d'articles de presse de toutes provenances et de commentaires personnels de l'auteur, dans son langage typique, sur les "indélicatesses" dont certains paras sont accusés. Un témoignage donc. Ces livres peuvent être commandés par versement de 995 Fb, plus 100 Fb de frais d'envoi, au compte C.G.E.R. 001-1972649-36 (mentionner tome un et/ou deux).

INFO RESERVE

VOOR EEN DOORDACHT MILITAIR BELEID

De huidige situatie van 's lands reservekader is ronduit schandalig. Honderden reserveofficieren en -onderofficieren van de drie Krijgsmachten weten niet eens op welke slagorde zij staan en door welke eenheid zij beheerd worden. Dit is ondermeer het gevolg van de ondoordachte herstructurering van het leger en de afschaffing van mobilisatiekernen.

Men stelt zelfs vast dat het dossier van sommige reservisten spoorloos is. Op hun verzoek om hieraan te remediëren, worden zij van het kastje naar de muur gestuurd. Niemand weet iets en niemand doet iets. Ten einde raad laten die RO en ROO de armen zakken en verliezen dan ook alle motivatie om nog interesse te koesteren voor hun carrière als reservist.

In sommige kringen van de NVRHO - de Nationale Vereniging van Reserve Hogere Officieren - is het vermoeden gerezen dat deze rampzalige toestand bewust gecreëerd wordt door bepaalde figuren uit ons politiek bestel, die zich altijd argwanend en afbrekend hebben gedragen tegenover het leger en zijn reservekader. Zij zouden aansturen op een algemene demotivatie van de Reserve.

Een reserveofficier is per definitie iemand die loyaal en plichtbewust is. Hij hecht belang aan traditionele waarden zoals inzet, eerlijkheid en trouw, kwaliteiten die men in de huidige politieke wereld nog zelden ontmoet. De ontelbare schandalen

in dit Dutroux-tijdperk zijn hiervan een afdoend bewijs.

Het is duidelijk dat de Reserve door onze bewindslieden totaal verwaarloosd wordt. De noodzakelijke band tussen Leger en Natie verzwakt zien derogen. Eerlang worden onze leger-eenheden vreemde eenden in onze sociale samenleving en dat is een bijzonder trieste vaststelling. Toen ik in de vijftiger jaren als dekmatroos-KRO mijn dienstplicht vervulde aan boord van de Algerine A.F. Dufour hoorde ik een collega zeggen dat de Reserve een dubbele rol te vervullen had: het actief kader aanvullen in oorlogstijd en het humaniseren in vreedstijd. Beide functies sterven nu langzaam uit. Wel dra behoort het reserve-eskader van onze krijgsmachten tot het verleden. Een groots epos uit onze militaire geschiedenis neemt dan een einde. Sic transit...

Daarom menen wij dat de kringen van reserveofficieren en -onderofficieren meer dan ooit de rangen moeten sluiten en naar een nauwer contact moeten zoeken met hun collega's van het actief kader. Boven de politieke en filosofische overtuigingen van hun leden heen, moeten zij zich organiseren als één grote entiteit en desnoods optreden als drukingsgroep bij regering en politici.

Maar daarvoor moeten zij eerst in eigen rangen een efficiënte strategie uitdokteren en als één blok naar buiten toe optreden. Nu is dit helaas niet altijd het geval. Ontgoocheling en demotivatie bij vele reserveoffi-

cieren zijn hiervan de oorzaak. Begrijpelijk is dat enigszins, maar uit vertwijfeling de armen laten zakken is beslist niet de adequate houding.

Een doordachte en doeltreffende reactie op wat zich nu aan het afspeelen is, is de enige haalbare reactie. In de rangen van reserveofficieren telt men tal van leidinggevende figuren uit de diverse sectoren van ons sociaal, financieel en economisch leven. Zij hebben beslist de bekwaamheid en de invloed om iets positiefs te verwezenlijken in de context van ons militair België.

Contact met de verenigingen en syndicaten van actieve militairen moeten zij opzoeken om te komen tot één grote belangen- en drukingsgroep die geregeld haar stem laat horen en desnoods tot de actie overgaat wanneer het gaat om 's lands belangen in militaire aangelegenheden te verdedigen.

Waarom moeten wij, reserveofficieren, braafjes blijven knikken en ons de les laten spellen door instanties en individuen die er al lang niet meer in geloven? Zijn wij geen tweemaal burgers van het land zoals Sir Winston Churchill het zo kernachtig uitdrukte tijdens W.O. II? Vooruit dan, laat ons trouw blijven aan onze eed van reserveofficieren en brengen wij die in de praktijk onder het motto "Leve de Koning, leve België, leve de Reserve".

Erefregatkapitein H. Rogie

INFO MARINE

Bevelsoverdrachten

Myosotis

Luitenant-ter-zee Thierry Charlier volgt Luitenant-ter-zee W. Batseleer op als commandant van de Myosotis.

De bevelsoverdracht vond plaats in de Marinebasis van Zeebrugge op 31 maart II.

De investituur werd uitgesproken door Flottielje admiraal Ch. Thibaut de Maisières.

Remises de commandements

Myosotis

Le Lieutenant de vaisseau Thierry Charlier remplace le Lieutenant de vaisseau Walter Batseleer appelé à d'autres fonctions.

Le changement de commandement a eu lieu le 31 mars dernier à la Base Navale de Zeebruges.

L'investiture fut prononcée par l'Amiral de flotille Thibaut de Maisières.



L'ancien et le nouveau commandant prêts à assumer leurs nouvelles fonctions ... dans la bonne humeur.
De oude en de nieuwe commandant, klaar om hun nieuwe functies waar te nemen ... en in de goede stemming

Westdiep

Tijdens de wapenschouw die plaats had op de kade van de Marinebasis te Zeebrugge, werd Fregatkapitein Roland François aangesteld als commandant van de "Westdiep".

Hij volgt Fregatkapitein Marc Ectors op in deze functie.

Westdiep

Au cours de la prise d'armes qui s'est déroulée sur le quai de la Base Navale de Zeebruges, le Capitaine de frégate Roland François a pris les fonctions de commandant de la frégate "Westdiep".

Il remplace le Capitaine de frégate Marc Ectors à ce poste.



C'est l'Amiral de flotille Thibaut de Maisières qui a prononcé l'investiture lors de cette cérémonie qui s'est déroulée le 24 avril dernier.

Flottielje-admiraal C. Thibaut de Maisières sprak de investituur uit tijdens de ceremonie op 24 april ll.

Stanavforchan

Commander Flage (Fregatkapitein) van de Noorse Marine werd op 8 mei 98 te Bergen (Noorwegen) aangeduid als de nieuwe Comstanavforchan, voor de periode 1998-1999. Het is voor het eerst dat een Noors officier het commando voert over de snelle maritieme interventiemacht in het Kanaal. Deze première gaat gepaard met een nieuwe ontplooiing voor Stanavforchan: de Westlant-zone, met aanleggen te Halifax (Canada) en oefeningen met de Amerikanen en Canadezen in de Noord-Amerikaanse wateren en dit tot eind augustus.

Stanavforchan

Le Commander (Capitaine de frégate) Flage de la Marine norvégienne a été désigné comme nouveau Comstanavforchan le 8 mai dernier à Bergen (Norvège) et ce pour la période 1998-1999. C'est la première fois qu'un officier norvégien prend le commandement de la force maritime d'intervention immédiate de la Manche. Cette première s'accompagne d'un nouveau déploiement pour Stanavforchan : la zone Westlant, avec escale à Halifax (Canada) et exercices avec les Américains et les Canadiens dans les eaux de l'Amérique du Nord et ce jusqu'en août.

Aster

De bevelsoverdracht van de Mijnenjager "Aster" had plaats op 4 juni ll. in de Marinebasis van Zeebrugge

De Luitenant-ter-zee Rik Boudry gaf het bevel over aan Luitenant-ter-zee Renaud Flamant. De nieuwe commandant bekleedde reeds een functie a/b van de Godetia, de Zinnia, de Myosotis, de Dianthus en de Narcis. Nog een bloem op zijn palmares.

Aster

La cérémonie de remise de commandement du Lchasseur de mines "Aster" s'est déroulée le 4 juin à la Base Navale de Zeebruges. Le Lieutenant de vaisseau Rik Boudry passe le relai au Lieutenant de vaisseau Renaud Flamant. Le nouveau commandant a déjà servi à bord du Godetia, du Zinnia, du Myosotis, du Dianthus et du Narcis... Une fleur de plus à son palmarès....



Le Capitaine de frégate J.-P. Hosdain, Commandant des Moyens Maritimes de la Base Navale, entouré du commandant sortant le Lieutenant de vaisseau R. Boudry (à gauche) et du nouveau commandant le Lieutenant de vaisseau R. Flamant (à droite)

Fregatkapitein J.-P. Hosdain, Commandant Maritieme Middelen van de Marinebasis, geflankeerd door de uittredende commandant Luitenant-ter-zee R. Boudry (links) en de nieuwe commandant Luitenant-ter-zee R. Flamant (rechts)



Een nieuwe graad bij de Marine

De benaming Commodore werd vervangen door Flottielje admiraal. In de briefwisseling luidt de officiële vertaling: Amiral de de flottille in het Frans en Rear-Admiral in het Engels. De aanspreektitel, wanneer men zich richt tot de officier met deze nieuwe graad, is "admiraal". De betrokken graad is in voege sedert 16 maart ll.

Un nouveau grade à la Marine

La dénomination de Commodore a été remplacée par celle d'Amiral de flottille. Dans la correspondance, les traductions officielles sont les suivantes: en néerlandais, Flottielje admiraal et en anglais, Rear-Admiral. L'appellation est "Amiral" lorsqu'on s'adresse à l'officier revêtu de ce grade. L'appellation en objet est entrée en vigueur le 16 mars dernier.

Officiële inhuldiging herdenkingsplaat van Stad Oostende a/b van de Godetia

In aanwezigheid van de burgemeester van de stad Oostende Dhr. J. Vandecasteele, eerste schepen dhr. D. Vermeesch en de schepenen W. Labens, G. Lambert, M. Willems en S. Cattoor vond aan boord van de Godetia op 27 maart ll. de officiële inhuldiging plaats van een gedenkplaat geschonken door de stad Oostende.

Deze bronzen gedenkplaat heeft reeds een lange geschiedenis achter de rug vermits ze zich vroeger aan boord van de algierse Georges Lecointe bevond. Oostende was immers destijds peterstad van dit schip van 1950 tot 1959 ... bewijs van de nauwe banden die er steeds geweest zijn tussen de stad Oostende en de Marine.

Na een welkomstwoord van de boordcommandant KVK Vanden Haute werden de genodigden uitgenodigd tot een rondleiding in het schip. In de cafetaria, waar de bemanning opgesteld stond, werd de geschiedenis van Lecointe, tweede in bevel van de Belgica, geschetst alsook van de algierse welke zijn naam droeg.

Na felicitaties aan het adres van de stad Oostende voor haar rol als peterstad gedurende al deze jaren, nodigde de Commandant Vanden Haute het gezelschap uit tot een vriendschapsdrank.

In het bijzijn van een delegatie van de bemanning werd aan de genodigden een maaltijd aangeboden in de VIP-room.



Inhuldiging van de gedenkplaat door de boordcommandant en de Burgemeester van Oostende Dhr. J. Vandecasteele. De plaat bevindt zich in de cafetaria in het hart van het schip.

Remise officielle d'une plaque commémorative de la ville d'Oostende au Godetia.

C'est en présence du bourgmestre de la ville d'Oostende, Mr J. Vandecasteele, du 1er échevin, Mr D. Vermeesch et des échevins W. Labens, G. Lambert, M. Willems et S. Catttoor qu'a eu lieu l'inauguration officielle d'une plaque de la ville d'Oostende à bord du Godetia le 27 mars dernier.

Cette plaque a une longue histoire puisqu'elle se trouvait à bord de l'algérienne Georges Lecointe dont Oostende était déjà la ville marraine de 1950 à 1959... ce qui est une preuve des liens étroits qui ont toujours existés entre la ville et la Marine.

Après un mot de bienvenue, le Capitaine de corvette Vanden haute, commandant du Godetia invita les autorités de la ville d'Oostende à visiter le navire.

C'est devant les mêmes autorités et devant l'équipage rassemblé pour l'occasion à la cafétaria, qu'il donne un aperçu historique de Lecointe, le commandant en second de la Belgica et du navire ayant porté son nom.

Après avoir félicité Oostende pour avoir bien joué son rôle de ville marraine tout au long des années, coupures de presse à l'appui, le commandant Vanden Haute invita les autorités ostendaises à prendre le verre de l'amitié et ensuite à passer à table en compagnie d'une délégation de l'équipage à la salle VIP.



L'inauguration de la plaque par le commandant du navire et le bourgmestre d'Oostende, Mr J. Vandecasteele. La plaque se trouve à la cafétaria, au coeur du navire.

Soldaat van de Vrede op de Heizel - 29 maart '98

Dit was een waar massagebeuren: bijna 25.000 personen waren in het Heizelstadion aanwezig om er, in aanwezigheid van het vorstenpaar, onze Blauwhelmen te bedanken voor hun deelname aan de operaties in Kroatië, onder UNO-vlag. De Marine was er aanwezig met de bemanningen van de fregatten die de embargo-operaties in de Adriatische Zee uitvoerden: Sharp Fence, Sharp Guard et Sharp Vigilance. Niet enkel zij die verplicht waren om te komen, maar ook talrijke andere marinemensen met hun familie waren aanwezig en konden genieten van de activiteiten en het spektakel dat hen was opgedragen. Het detachement van de Marine, met veel brio bevolen door KTZ Goethals, commandant van de Westhinder in de Adriatische Zee, kende een enorm succes tijdens haar passage voor de tribunes. Volgens de toeschouwers was het één groot familiefeest. Proficiat aan allen die door hun aanwezigheid in het stadion de essentiële deelname van de Marine aan de operaties in ex-Joegoslavië concretiseerden!

Ter herinnering, de "Dagen van de Marine" in Zeebrugge (van 17 t.e.m. 19 juli) zullen doorgaan in dezelfde geest. Het is de gelegenheid om samen met de familie te genieten van een ontspannen sfeer, en hen vertrouwd te maken met onze dagdagelijkse taken.

7 april, herdenking van onze gesneuvelden sinds 1945

De Ministerraad besliste dat 7 april de dag wordt ter nagedachtenis van al de soldaten die ten dienste van de vrede gesneuveld zijn sinds 1945. De dag van de moord op onze tien para's in Rwanda werd gekozen als symbolische datum. De officiële inhuldiging van een nieuwe gedenkplaat aan de Onbekende Soldaat vond plaats op 7 april 11, om 11.30 uur in het bijzijn van Z.K.H. Prins Filip. Voor de Marine werd Matroos-milicien Peter Vanden Buys bijgevoegd op de lijst. Hij verdween op 13 januari 1988 tijdens de terugreis van de Operatie Octopus op zee. De militaire gebouwen werden op deze datum bevestigd en de eenheidscommandanten organiseerden, naar hun bestwil een herdenkingsceremonie (vlaggegroet en één minuut stilte met een max. aan personeel). Met dit eerbetoon bekrachtigde de regering officieel de opoffering van militairen tijdens vredesoperaties.

Soldat de la paix au Heyzel le 29 mars '98

Ce fut un grand succès de foule: près de 25.000 personnes étaient au Heyzel afin de remercier, en présence du couple royal, nos Casques Bleus pour leur participation aux opérations en Croatie, sous les couleurs de l'ONU. La Marine était représentée par les équipages des frégates qui ont effectué les opérations d'embargo en Mer Adriatique: Sharp Fence, Sharp Guard et Sharp Vigilance. De nombreux marins et leurs familles avaient fait le déplacement et ont pu profiter des activités et du spectacle qui leur était dédié. Le détachement de la Marine, commandé avec beaucoup de brio par le Capitaine de vaisseau Goethals, qui fut commandant du Westhinder dans l'Adriatique, eut énormément de succès lors de son passage devant les tribunes. Les observateurs rapportent que ce fut une grande fête de famille. Félicitations à tous ceux qui, par leur présence sur le stade, ont concrétisé la participation essentielle de la Marine aux opérations en ex-Yougoslavie.

Pour rappel, les Journées de la Marine à Zeebrugge (du 17 au 19 juillet 1998) se déroulent dans le même esprit et sont l'occasion pour tous les membres du personnel de la Marine et leur famille de se retrouver dans une ambiance décontractée. C'est aussi et surtout l'occasion de montrer à nos proches ce qu'est notre travail de tous les jours.

7 avril, commémoration de nos disparus depuis 1945

Le Conseil des Ministres a décidé que dorénavant la journée du 7 avril serait dédiée à la mémoire des soldats belges morts au service de la paix depuis 1945. Le jour du massacre de nos dix paras au Rwanda a été choisi comme date symbolique. L'inauguration officielle de la nouvelle plaque au tombeau du Soldat Inconnu a eu lieu ce 7 avril 1998, à 11.30 h., en présence de SAR le Prince Philippe. Le nom d'un de nos marins, le matelot milicien Vanden Buys, disparu en Mer Rouge, le 13 janvier 1988, au retour de l'Opération Octopus, s'y trouve associé. Les bâtiments militaires sont donc pavoisés à cette date et les Commandants d'unité organisent le même jour, à leur meilleure convenance, dans leurs installations, une cérémonie d'hommage (salut au drapeau et minute de silence). Une belle reconnaissance du sacrifice des militaires pour le maintien de la paix que le gouvernement officialise définitivement par ce geste.

De WESTDIEP terug in Zeebrugge op 10 april

Op 18 februari 1998 besloot de Ministerraad om het fregat F911 Westdiep naar de Perzische Golf te sturen met het oog op een eventuele deelname aan de multinationale operaties in het kader van de Iraakse crisis en dit als politiek signaal voor Irak. Sinds haar aanleggen in Alexandrië op 4 maart, oefende de Westdiep in de Middellandse Zee met de geallieerde marines uit de regio.

Op 2 april achtte de Ministerraad een verdere aanwezigheid van het fregat in het oostelijk gedeelte van de Middellandse Zee niet meer noodzakelijk en nam daarop de beslissing om een punt te zetten achter haar ontplooiing in het kader van de Iraakse crisis. Daarop zette het schip onmiddellijk koers richting Zeebrugge, waar het op vrijdag 10 april om 11 uur aankwam. De families en de pers werden er uitgenodigd om hun verwanten te begroeten.

Deze ontplooiing heeft eens te meer de flexibiliteit en de solidariteit aangetoond, die overal ter wereld tussen de marines van de NAVO-landen bestaat en dit wat betreft het organiseren van oefeningen en activiteiten.

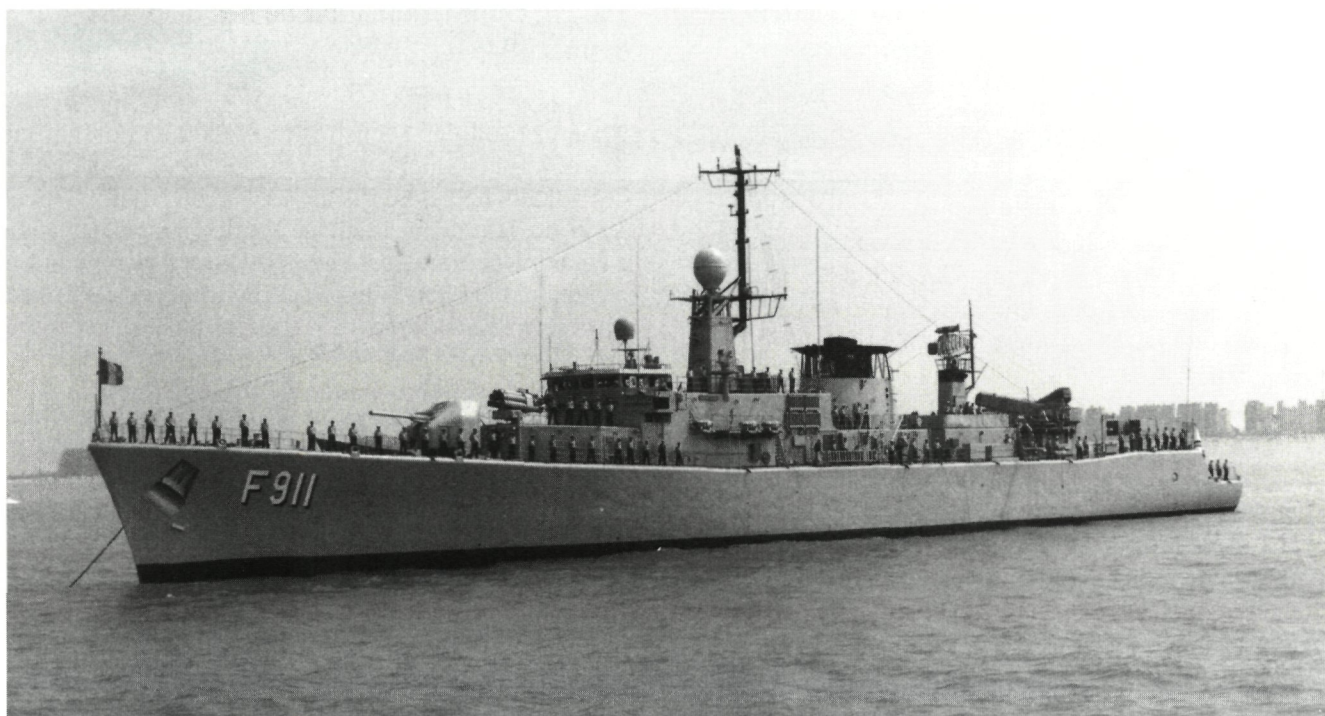
De Westdiep heeft inderdaad ononderbroken deelgenomen aan tactische oefeningen met de Franse en de Italiaanse Marine, alsook met Engelse en Amerikaanse schepen op transitvaart of in operatie in de Middellandse Zee.

Le WESTDIEP est rentré à Zeebrugge le 10 avril

Le 18 février, le Conseil des Ministres, dans le but de donner un signal politique à l'Irak, décide d'envoyer la frégate F911 Westdiep dans le Golfe Persique en vue d'une éventuelle participation aux opérations multinationales dans le cadre de la crise irakienne. Depuis son escale à Alexandrie, le 4 mars, le F911 Westdiep s'exerçait en Méditerranée en compagnie des marines alliées de la région.

Toutefois, le 2 avril, le gouvernement considère qu'une présence prolongée d'une frégate belge en Méditerranée orientale n'est plus nécessaire et prend dès lors la décision de mettre fin à son déploiement dans le cadre de la crise irakienne. Le Westdiep met alors immédiatement le cap sur Zeebrugge, où il est arrivé le vendredi 10 avril à 11.00 heures. Les familles et la presse furent invitées afin d'accueillir les leurs.

Ce déploiement a, à nouveau, démontré la flexibilité et la solidarité qui existent entre marines de l'OTAN, partout dans le monde quant à la mise sur pied ou l'organisation d'exercices et d'activités navales. En effet, le Westdiep a participé, sans interruption, à des exercices tactiques avec la Marine Nationale française, la marine italienne, ainsi qu'avec des navires de guerre anglais et américains en transit ou en opérations dans la Méditerranée.



De P902 te Menen en Ieper

De P902 Liberation is begonnen aan zijn rondvaart 1998 in gans België. De eerste aanleghaven was Menen van 26 tot 30 maart. De feestelijkheden begonnen op donderdag met een wandelconcert, in aanwezigheid van Kapitein-ter-zee Boden, Provinciecommandant en talrijke Menenaars. Ondanks de bittere koude was er een formidabele sfeer aanwezig tijdens het verblijf van onze marinemensen. De scholen profiteerden van dit vierdaags aanleggen van de snelboot om excursies op de Leie maken. Het was een geslaagd bezoek en volgens de burgemeester en de schepenen wordt het zeker overgedaan in de toekomst!

Bovendien maakte een zeer sympathiek koppel, dat zaterdag in het huwelijk trad, nl. een jonge onderofficier van de Marine en zijn bevallige echtgenote, van de gelegenheid gebruik om zich aan boord van de snelboot te laten fotograferen.

Daarna voer onze snelboot naar Ieper om er aan te leggen van 3 tot 6 april. De dienst Publieke Relaties van de Marine, de bemanning van de P902 en het schepencollege waren aanwezig bij de "Last Post" op zaterdagavond, samen met een talrijke menigte lokale toeschouwers en Engelse toeristen. Een bloemenkrans werd er plechtig neergelegd door de Marine, waarvoor het verantwoordelijk comité officieel haar dankbetuiging uitsprak.

Le P902 à Comines et à Ypres

Le P902 Libération a démarré son Tour de Belgique. Sa première escale fut Comines, du 26 au 30 mars. Les festivités ont commencé par un concert promenade, le jeudi 26, en présence du Capitaine de Vaisseau Boden, gouverneur militaire de la province. De nombreux Cominois étaient présents, malgré le froid, et cette atmosphère de bon accueil n'a plus quitté nos marins tout au long de leur visite. Les écoliers ont pu profiter de la vedette pendant ces quatre jours pour faire des excursions sur la Lys. Un couple très sympathique qui se mariait le samedi, un jeune sous-officier de la Marine et sa jolie épouse, a même désiré se faire photographier à bord de la vedette. Une visite réussie, qui, d'après le bourgmestre et les échevins, se reproduira certainement dans le futur.

La vedette a ensuite rejoint Ypres, pour y faire escale du 3 au 6 avril. Le Service des Relations Publiques de la Marine et l'équipage de la vedette ont participé avec le collège échevinal au Last Post du samedi soir devant une foule nombreuse de locaux et de touristes anglais. Une gerbe de fleurs a été déposée solennellement par la Marine, dont le geste a fait l'objet de remerciements officiels de la part du Comité responsable.



"Fêtes du Printemps" te Namen (18-19 april '98)

De riviersnelboot P902 Liberation nam deel aan het "Fête du Printemps" te Namen op 18 en 19 april 1998. Deze jaarlijkse manifestatie had plaats aan de Citadel van Namen. Alle militaire en burgerlijke eenheden (o.a. Brandweer, Politie, Rijkswacht, Civiele bescherming) van de Provincie Namen waren erbij betrokken. De Marine was traditioneel op dit evenement aanwezig met haar riviersnelboot en een stand van IRP/Neptunus, die aan de bezoekers een compleet overzicht van onze taken en activiteiten gaf. Door de slechte weersomstandigheden was er de zaterdag weinig belangstelling. De zondag kwamen er meer bezoekers dan tijdens het ganse weekend van vorig jaar. De P902 kende zoals gewoonlijk bij de Naamse bevolking een massaal succes en voerde talrijke tochten uit op de Maas, tot groot genoegen van haar passagiers.

Gift voor de Vereniging Hulpetoon in de Marine

Op 27 april mocht Divisieadmiraal M. Verhulst, Stafchef van de Marine, een check ontvangen ter waarde van 20.000 BEF aangeboden door de "Koninklijke Vereniging voor Vreemdelingenverkeer van het Donkmeer-Berlare".

Deze opbrengst is te danken aan het groot succes van de nautische feesten die daar elk jaar, het eerste weekend van de maand augustus plaatshebben. De Vereniging voor Hulpetoon dankt de Vereniging "Donkmeer" voor deze royale schenking.

Fêtes du Printemps à Namur (18-19 avril '98)

Le week-end du 18 et 19 avril, la vedette P902 Libération a également participé à la Fête du Printemps à Namur. Cette manifestation annuelle a lieu à la Citadelle de Namur et implique toutes les unités militaires et civiles (pompiers, police, gendarmerie et protection civile, ...) de la Province de Namur. La Marine, traditionnellement présente à cet événement avec la vedette et un stand de présentation des Relations Publiques et de Neptunus, offre aux visiteurs un éventail complet de nos tâches et activités. Cette année, la pluie était de la partie et la journée du samedi n'a pas attiré la grande foule, mais le dimanche a vu plus de visiteurs que durant tout le week-end de l'année dernière. La vedette a bénéficié de son succès de foule habituel auprès de la population namuroise et a effectué de nombreuses excursions sur la Meuse au plus grand plaisir des passagers.

Un don pour l'Association d'Entraide de la Marine

L'Amiral de division M. Verhulst, Chef d'Etat-Major de la Marine, s'est vu remettre le 27 avril dernier un chèque de 20.000 Fr par l'association "Koninklijke Vereniging voor Vreemdelingenverkeer Donkmeer-Berlare". Ce don est destiné au Fonds d'Entraide de la Marine.

Le montant a été récolté lors des fêtes nautiques qui se déroulent chaque année le 1er week-end du mois d'août et auquel participe un hélicoptère Alouette III de la Marine.



Dhr K. Moerman, Eerste Schepen van Berlare en Dhr. A. Wauters, gemeenteontvanger van Berlare en schatbewaarder van de Vereniging "Donkmeer" overhandigen de check aan Divisieadmiraal M. Verhulst.

Monsieur K. Moerman, 1er échevin de Berlare et Monsieur A. Wauters, receveur communal de Berlare et trésorier de l'Association "Donkmeer" remettant le chèque à l'Amiral de division M. Verhulst.

EXPO '98 in Lissabon, deelname van Belgische schepen

Tot 30 september, zijn meer dan 150 landen vertegenwoordigd op de Wereldtentoonstelling van Lissabon. Twee miljoen bezoekers worden verwacht in het Belgisch paviljoen. De "Belgische dag" had plaats op 22 juni ll.

Drie marineschepen zullen België vertegenwoordigen in Lissabon.

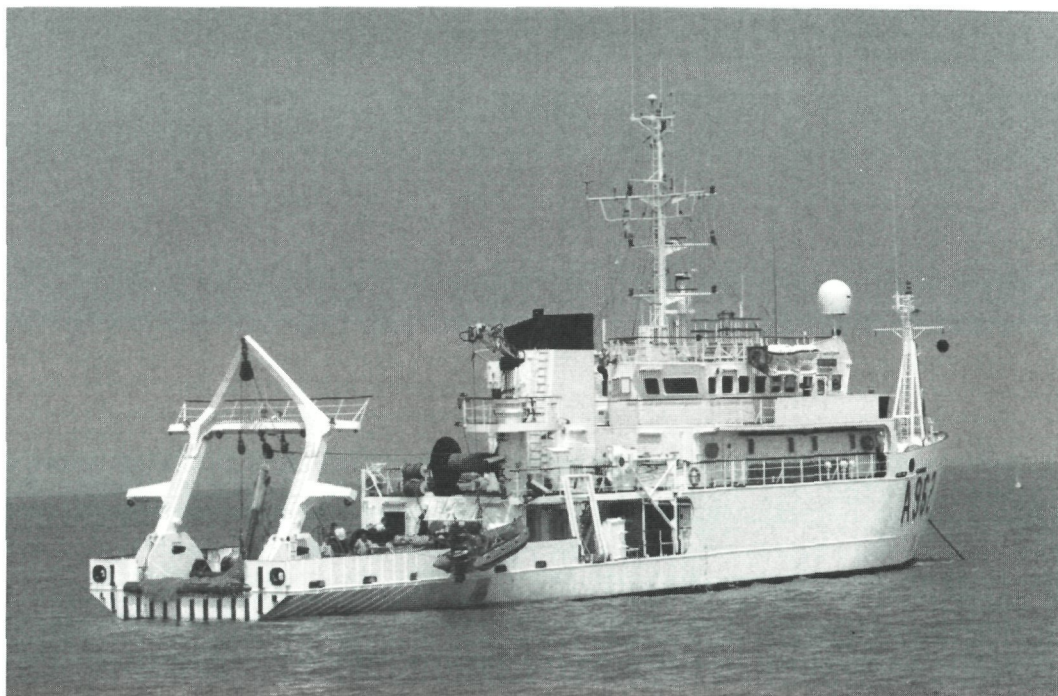
Het fregat "Westdiep" zal aanwezig zijn van 28 mei tot 2 juni, van 7 tot 10 juni en van 21 tot 24 juni, het Oceanografisch Opzoekingschip "Belgica" van 20 tot 25 juni en het Zeilopleidingsschip "Zenobe Gramme" van 13 juli tot 3 augustus.

EXPO '98 à Lisbonne : participation des navires belges.

Jusqu'au 30 septembre, plus de 150 pays seront représentés à l'exposition mondiale de Lisbonne. Deux millions de visiteurs sont attendus au pavillon belge dont la "Journée belge" vient d'avoir lieu le 22 juin dernier.

Trois navires de la Marine représentent la Belgique à Lisbonne.

La frégate "Westdiep" présente du 28 mai au 2 juin, du 7 au 10 juin et du 21 au 24 juin, le navire de recherche océanographique "Belgica" du 20 au 25 juin et le voilier "Zénobe Gramme" du 13 juillet au 3 août.



MAGNEET: 25,-BEF +17,-BEF portokosten

AIMANT: 25,-BEF + 17,-BEF frais d'envoi



AANLEGGEN VAN VREEMDE MILITAIRE SCHEPEN IN BELGIE

ESCALES DE NAVIRES MILITAIRES ETRANGERS EN BELGIQUE

DORDRECHT	M852	NL	16/03/98	27/03/98	OOSTENDE	
ALKMAAR	M850	NL	27/03/98	30/03/98	OOSTENDE	
BLAZER	P279	UK	07/04/98	09/04/98	OOSTENDE	
PUNCHER	P291	UK	17/04/98	18/04/98	NIEUWPOORT	
PUNCHER	P291	UK	18/04/98	20/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
ARGYLL	F231	UK	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
CARDIFF	D108	UK	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
REINA SOFIA	F84	SPN	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
PATIN O	A14	SPN	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
VAN SPEIJK	F828	NL	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
THRACE	F457	GRE	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
AKDENIZ	F257	TUR	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
LÜBECK	F214	D	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
RHEINLAND-PFALZ	F209	D	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
OLFERT FISCHER	F355	DK	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
ALISEO	F575	IT	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
SIMPSON	FFG56	USA	18/04/98	21/04/98	ANTWERPEN	STANAVFORMED
ZEEFAKKEL	A903	NL	28/04/98	29/04/98	ANTWERPEN	
WALRUS	S802	NL	03/05/98	07/05/98	ZEEBRUGGE	
SCHEVENINGEN	M855	NL	11/05/98	22/05/98	OOSTENDE	
ALPINO	F580	IT	15/05/98	06/06/98	ZEEBRUGGE	
CHIOGGIA	M5560	IT	15/05/98	09/06/98	OOSTENDE	MOST
RIMINI	M5561	IT	15/05/98	09/06/98	OOSTENDE	MOST
SAGITAIRES	M650	FR	22/05/98	09/06/98	OOSTENDE	
L'AUDACIEUSE	P682	FR	29/05/98	02/06/98	BRUGGE	
FLAMANT	P676	FR	29/05/98	02/06/98	BRUGGE	
QUORN	M41	UK	01/06/98	05/06/98	BRUSSEL	
ALK	P6155	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
DOMMEL	P6156	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
WEIHE	P6157	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
PINGUIN	P6158	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
KRANICH	P6160	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
MAIN	A515	GE	08/06/98	09/06/98	ZEEBRUGGE	
ORWELL	M2011	UK	12/06/98	16/06/98	ANTWERPEN	
MIDDELBURG	M858	NL	19/06/98	22/06/98	ANTWERPEN	
DORDRECHT	M852	NL	22/06/98	03/07/98	OOSTENDE	MOST
TJERK HIDDUS	F830	NL	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	JOURNEES DE LA MARINE
SCHEVENINGEN	M855	NL	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	DAGEN VAN DE MARINE
LUIGI DE LA PENNE	D560	IT	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	JOURNEES DE LA MARINE
GLENTEN	P557	DK	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	DAGEN VAN DE MARINE
LV LAVALLEE	F790	FR	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	JOURNEES DE LA MARINE
PASSAU	M1096	D	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	DAGEN VAN DE MARINE
SIEGBURG	M1098	D	16/07/98	20/07/98	ZEEBRUGGE	JOURNEES DE LA MARINE

KRONIEK VAN HET PERSONEEL - CHRONIQUE DU PERSONNEL BEVORDERINGEN - PROMOTIONS

Bevordering tot de hogere graad :
Promotion au grade supérieur :

Zijn bevorderd tot de graad van (nieuwe graad, naam, datum bevordering) :
Sont promu au grade de (nouveau grade, nom, date de promotion):

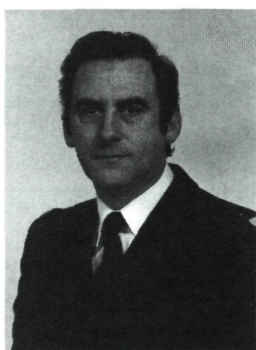
ADF G. De Cock	15/03/98	1MR E. Massart	26/03/98
KTZ W. Goethals	26/03/98	MTR C. Bruneel	26/06/97
KTZ A. Kockx	26/03/98	MTR J. Fonteyne	26/06/97
FKP M. Goddyn	26/03/98	2MR R. Delferriere	01/03/98
1LV C. Dandois	26/03/98	2MR L. Jennes	26/03/98
LTZ J. Claeys	27/03/98	2MR B. Knockaert	26/03/98
OMC G. Bourlet	26/03/98	2MR Th. Verbiest	26/03/98
OMC L. De Neve	26/03/98	MU1 C. Vandeplasse	26/12/97
MPC J. Delbrassine	26/03/98	KMC V. De Craemer	26/06/98
OMC W. Janssens	26/03/98	KMC C. Denblijden	26/06/98
OMC J. Van De Kerckhove	26/03/98	KMC S. Gryson	26/03/98
MPC F. Frenay	26/03/98	KMC J. Jacobs	26/06/98
MPC Y. Jacobs	26/03/98	QMC D. Plumier	26/06/98
1MP P. Dumont	26/03/98	KMC N. Vancampo	26/06/98
1MC P. Bouzin	26/03/98	KMC M-A. Van den Heuvel	26/06/98
1MC H. Claes	26/03/98	KMC J. Van Hove	26/06/98
1MC D. Cousin	26/03/98	KMC M. Vermote	26/06/98
1MC N. Dekesel	26/03/98	KMT C. De Bruyne	26/06/98
1MC R. Maertens	26/03/98	KMT D. De Smet	26/06/98
1MC P. Saccasyn	26/03/98	KMT S. Dooms	26/06/98
1MC A. Van Uden	26/03/98	KMT S. Laforce	26/06/98
1MC S. Vandecasteele	26/03/98	KMT J. Lason	26/03/98
1MR P. Langen	26/03/98	KMT P. Van Stichel	26/03/98
1MR M. Lataire	26/03/98		

Met rust

Hiernavolgende officieren, onderofficieren en kwartiermeesters zijn onlangs, of zullen eerstdaags op rust gaan. De redactie wenst hen alvast veel succes toe.

1MC E. DUEZ	01/01/98
MTC G. BULINCKX	01/01/98
KMC M. BYN	01/02/98
KMC N. VANHANDENHOVEN	01/03/98

Met leedwezen melden wij U het overlijden van:



KTZ SBH (b.d.) P. MARIN

Mise à la pension

Les officiers, sous-officiers et quartiers-mâtres repris ci-dessous sont pensionnés ou le seront sous peu. La rédaction leur souhaite beaucoup de succès.

COM P. LAVAERT	01/04/98
OMC R. VERMEERSCH	01/05/98
KMC A. VANDERGHOTE	01/05/98

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de :

KMC (b.d.) I. RAMMELOO

WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

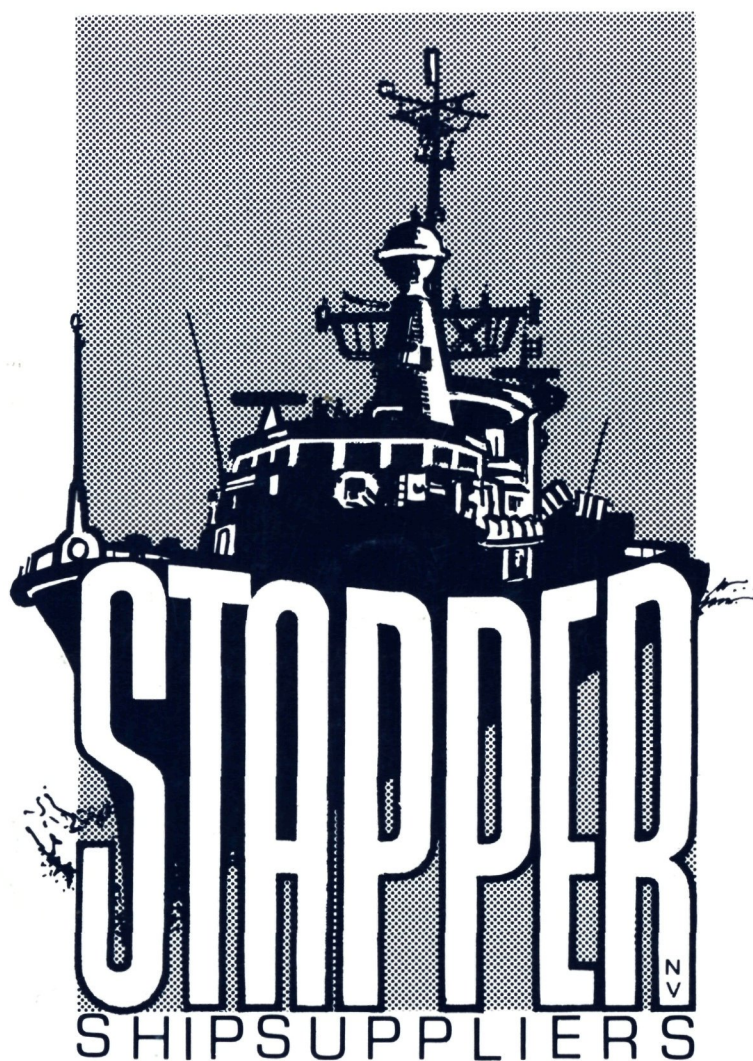
ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK
 ARDENNE AGRO S.A. - LEGLISE
 BAERT H. -HASSELT
 BAEYENS Ch. - HOUTAIN-LE VAL
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE
 BELLEMANS R. - TUBIZE
 BERO M. - OOSTENDE
 BERTIEAUX J.-M. - EUGIES
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE
 BILLET G. - BRUGGE
 BLASIN A. Capitaine de vaisseau (e.r.) -
 DION VALMONT
 BLAUWET R. - ASSEBROEK
 BOECKMANS R. - BRUXELLES
 BOGAERTS R. - ST. MARIA LIERDE
 BONNEWIJN F. - TERVUREN
 BORGHS B. - Eerste meester-chef (b.d.) - BREDENE
 BOYDENS-WOUTERS M. - OOSTENDE
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK
 BULCKE R. - TURNHOUT
 BUSARD G. Capitaine de vaisseau (e.r.) -
 ERPS-KWERPS
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE
 CHOPRIX S. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. -
 BRAINE LE CHATEAU
 COLLETTE J.-M. Maître principal - OOSTENDE
 CORPS DES CADETS DE MARINE - LIEGE
 COURTENS F. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 CUVELIER J. Eerste meester-chef (b.d.) - OOSTENDE
 CUYPERS R. Kapitein-ter-zee (b.d.) - BRUGGE
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. (Hre) -
 BRUXELLES
 DE COSTER L. Premier maître-chef (e.r.) - IZMIR
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. Lieutenant de
 vaisseau 1ère Cl. (Hre) - OHAIN
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE
 DE JONGHE M. Korvetkapitein - EDEGEM
 DE KIMPE E. - RUPELMONDE
 DELGOFFE V. Capitaine de frégate (Hre) - SCHILDE
 DELPRAT L. Capitaine de corvette - BRAINE-LE-
 CHATEAU
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL
 DEPOORTER V. - HOEVENEN
 DEPREZ M. - PARIS
 DEROO J. - LOVENDEGEM
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE
 DESABLENS J. Premier maître-chef (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. Capitaine de vaisseau (e.r.) -
 BRUXELLES
 DESAEGER R. - BRAINE-L'ALLEUD
 DESMET G. Eerste meester (b.d.) - HALLE
 DESMET R. Eerste meester-chef (b.d.) - ANTWERPEN
 DESMYTTER A. - GREZ-DOICEAU

DESWAENE J.-L. - BRUXELLES
 DE WACHTER M. - KAPELLEN
 DEWILDE-VANDENEECKHAUT N. Mevr. Wwe.
 Vice-admiraal (b.d.) - MIDDELKERKE
 DHONT A. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES
 DOLLENDORF P. - BUTGENBACH
 DUINSLAEGER M. - Divisieadmiraal (b.d.) -
 OOSTENDE
 DUMONT-MAROTTE C. Vve. Capitaine de vaisseau
 (e.r.) - ANHEE
 ENEMAN R. Eerste Meester - OOSTENDE
 ESCH P. - BRUXELLES
 FALASCA A. - BAUDOUR
 FRANCK - BRUGGE
 GELDOLF M. - HASSELT
 GELUYCKENS D. - Commodore (e.r.) - BRUXELLES
 GERARD L. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 GODDAERT M. - EKEREN
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE
 GOOSSENS J. - BLANKENBERGE
 HANTON J.-M. Quartier-maître chef - OOSTENDE
 HAUSMAN D. Capitaine de frégate (R) - OUDENAKEN
 HEILMAN CH. - OOSTENDE
 HELLEBAUT - AALST
 HELLEMANS M. Fregatkapitein - ANTWERPEN
 HENDERIKS R. Kwartiermeester-chef (b.d.) -
 BREDENE
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE
 HERBOTS P. - HASSELT
 HERMIS SODALES - OOSTENDE
 HERTELEER W. Vice-admiraal - OOSTENDE
 HESSENS F. - ANTWERPEN
 HEUSDENS R. - STOU MONT
 HISTORICAL CIRCLE-WERM - HOESEL T
 HOLVOET J. Commandant (e.r.) - OOSTENDE
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -
 OOSTENDE
 HOSTE R. - LEERS (FRANCE)
 HOUZEAU DE LEHAIE Cl Lieutenant de vaisseau 1ère
 Cl. (Hre) - BINCHE
 HUGET P. Korvetkapitein (R) - ITTERBEEK
 HUYGENS H. Luitenant-ter-zee - HEVERLEE
 HYDEX N.V. - RUISBROEK
 JACOBS C. Kapitein-ter-zee SBH (b.d.) - MORTSEL
 JACOBS W. Fregatkapitein (R) - WOMMELGEM
 JACQUES A. Capitaine de frégate (Hre)
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM
 LAUWERS E. - ANTWERPEN
 LEFEVRE-SEYNAEVE C. Mevr. Wwe. Kapitein-ter-zee
 - OOSTENDE
 LEGEIN G. Matroos - BREDENE
 LEJUSTE R. - RENAIX
 LEKEUX R. - BRUXELLES
 LENOIR F. Capitaine de frégate (Hre) - LA HULPE

LEVEAU P. Capitaine de frégate (Hre) - LINKEBEEK
 LEYMAN F. - ITTRE
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUXELLES
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST
 MAES F. - BRASSCHAAT
 MARINECLUB - OOSTENDE
 MARSIA L. Capitaine de corvette - BRUXELLES
 MASQUELIN J.-J. Capitaine de corvette (Hre) - BRUXELLES
 MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE
 MATHOT A. Capitaine de frégate (R) - HOFSTADE
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein - ANTWERPEN
 MEULEMANS J. - GEEL
 MICHEL G. Maître principal (e.r.) - OOSTENDE
 MICHIELSENS M. Ereameester-chef - ST. ANDRIES
 MOENS H. - RUMST
 MOULART Ph. Capitaine de frégate (Hre) - BRUXELLES
 MURANGWA N. Lieutenant de vaisseau 1ère Cl. - BRUXELLES
 NACHTEGAEL K. - OOSTENDE
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM
 NELSON SWEEPERS - TIENEN
 NYSSSEN L. - VERVIERS
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT
 PHILIPPUS P. - ST. KWINTENS-LENNIK
 PIERARD R. - JAMBES
 POULLET E. Vice-admiraal (b.d.) - BRUGGE
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) - HALTINNE
 RAMAEKERS W. Eerste meester-chef (b.d.) - GISTEL
 REYNIERS O. - SINT-NIKLAAS
 ROELS E. Erevaandrig-ter-zee - BRASSCHAAT
 ROSIERS J. Capitaine de vaisseau - BRAINE L'ALLEUD
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN
 SAUSSEZ G. - REBECQ
 SAUVAGE E. - BERCHEM
 SAUWEN J. Capitaine de frégate (Hre) BRUXELLES
 SCHLIM A. Vice-amiral Aviateur (e.r.) Chevalier - BRUGGE
 SEBRECHTS M. Lieutenant de vaisseau - OOSTENDE
 SEVERIN R. - BRUXELLES
 SIBRET M. Mme - ST. HUBERT
 SIEGERS A. - TURNHOUT
 STEELANDT R. - BRUGGE
 STEVENS-DEWILDE J. - KOKSIJDE
 STIENNON D. Maître - HEIST-AAN-ZEE
 STRUMANE R. Dr. Sc. Erefregatkapitein - MOL
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY - MALMEDY
 TAS J. - WAASMUNSTER
 TAUBER G. Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (e.r.) - TERVUREN
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE

THIBAUT de MAISIERES C. Amiral de flottille - BRAINE-L'ALLEUD
 THISSEN J. Erefregatkapitein - GENT
 THOELEN G. - KOERSEL
 THOMAS M. - MIDDELKERKE
 TOREMANS G. - PELLENBERG
 TRUSSART B. - BRUXELLES
 URSEL AYMARD D. - MOULBAIX
 VAISIERE M. - MONTIGNIES SUR SAMBRE
 VALCKE - A 950 - ZEEBRUGGE
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe. Erefregatkapitein - DEURNE
 VAN BELLE D. Ereluitenant-ter-zee - BRUXELLES
 VAN BOECKEL C. Capitaine de corvette (e.r.) - LASNE
 VAN BUSSEL M.-R. - Fregatkapitein MAB - GENT
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de corvette (R) - COURT ST. ETIENNE
 VAN CLEVEN M. Luitenant-ter-zee - ARDOOIE
 VAN DE GINSTE J. - BRUGGE
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN
 VANDENBERGHE Y. - BRUXELLES
 VAN DEN BRANDE G. Luitenant-ter-zee (R) - LIER
 VANDENBULCK P. Korvetkapitein (R) - ANTWERPEN
 VAN DEN ENDE M. - MERKSEM
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee (b.d.) - MIDDELKERKE
 VAN DER BEKEN - BOUSSU
 VANDERWAL J. - OOSTENDE
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES
 VAN DE WALLE B. Erefregatkapitein - LEGLISE
 VAN ESSCHE Lieutenant de vaisseau 1ère cl. (Hre) - LONGUEVILLE
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (R) - ANTWERPEN
 VANLERBERGHE G. Capitaine de frégate - OOSTKAMP
 VAN NECK D. - AALST
 VANOVERBEKE Ph. Korvetkapitein - VELDEGEM
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL
 VERHEYDEN - BRUXELLES
 VERHULST L. - ANTWERPEN
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES
 VERMAERE L. Kapitein-ter-zee ir. - BRUXELLES
 VILAIN A. - RECOGNE
 VITTONNE V. - EUGIES
 VOGELS A. Eerste meester-chef (b.d.) - GENT
 VRIENDENKRING GEPENSIONNEERDEN ZEE-MACHT - OOSTENDE
 WINDMEULEN A. Maître principal (e.r.) - LEFFINGE
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee (b.d.) - OOSTENDE
 ZEILCENTRUM MARINE - OOSTENDE

Afgesloten op datum van 12 juni 1998
 Clôturé à la date du 12 juin 1998



STAPPER & Co n.v.

Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP

Telephone: (03) 541 13 59

Telex: Antw. 33.566

Telefax: (03) 541 59 37